



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA ACADEMICO PROFESIONAL DE NEGOCIOS

INTERNACIONALES

“Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el año 2018”.

**TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE:
LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES**

AUTOR:

Erick Martin Sánchez Marres

ASESOR:

Dr. Manuel Alberto Morí Paredes

LINEA DE INVESTIGACION

Marketing y Comercio Internacional

PERU

2018

Página de Jurado

 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS	Código : F07-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 7 de 17
--	---------------------------------------	--

El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don **ERICK MARTIN SANCHEZ MARRES** cuyo título es: **PROPUESTA DE UN MODELO DE DESPACHO ANTICIPADO PARA REDUCIR LOS COSTOS LOGISTICOS DE LOS PROCESOS ADUANEROS DE IMPORTACIÓN EN LA INTENDENCIA DE ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO, EN EL AÑO 2018**. Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: **20 / Veinte**.

Callao, 18 de diciembre del 2018


.....
PRESIDENTE
Mg. Calderón Coello Luis Alberto


.....
SECRETARIO
Mg.sc. Calle Ruiz Samanta Hilda


.....
VOCAL
Dr. Morí Paredes Manuel Alberto

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------

Dedicatoria

En especial a mis padres porque ellos son el impulso que necesito para llegar a alcanzar mis logros profesionales y personales

Agradecimiento

Mi agradecimiento especial a todos los que colaboraron directa e indirectamente en el desarrollo del presente estudio.

Declaración de Autenticidad

Yo, Erick Martin Sánchez Marres, con DNI N° 42160466, a efectos de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el registro de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de cita y referencias para las fuentes consultadas, por lo tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto - plagiada, es decir, no ha sido publicada ni presentada con anterioridad para obtener grado o título profesional alguno.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados duplicados ni copiado y por lo tanto los que se presentan en la presente tesis se contribuirán en aportes a la realidad investigativa.

En tal sentido de identificarse fraude plagio, auto plagio, piratería o falsificación asumo la responsabilidad y las consecuencias que de mi accionar deviene sometiéndome a las disposiciones contenidas en las normas académicas de la Universidad César Vallejo.

Callao, diciembre del 2018.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Erick Martin Sánchez Marres', is written over a horizontal dotted line.

Erick Martin Sánchez Marres

DNI N° 42160466

Presentación

Señores miembros del Jurado:

Dando cumplimiento a lo establecido por el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo para optar el grado de licenciado, presento el trabajo de investigación denominado: **“Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el año 2018”**.

La presente tesis ha tenido como finalidad encontrar una propuesta de despacho anticipado que aminore los costos logísticos en la cadena aduanera de tramitación del régimen de Importación para el Consumo.

La investigación está dividida en VII capítulos: en el capítulo I se exhibe la introducción donde va insertada la aproximación temática, trabajos previos, teorías relacionadas al tema, formulación del problema, justificación del estudio, objetivo y supuestos jurídicos del presente trabajo de investigación. En el capítulo II se trató acerca del método, que contiene el tipo y diseño de investigación, caracterización de sujetos, población y muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, en cuanto a la validez, método de análisis de datos, tratamiento de la información en cuanto a las unidades temáticas y categorización y se culmina con aspectos éticos. En el capítulo III, se formuló los resultados de investigación, En el capítulo IV se realizó la discusión de la problemática presentada en la tesis. En el capítulo V se describió las conclusiones del trabajo de investigación. En el capítulo VI se determinó las recomendaciones y en el capítulo VII se señaló las referencias bibliográficas. Señores miembros del jurado planteo a vuestra consideración el presente trabajo de investigación y espero que cumpla con los requisitos de aprobación para obtener el título Profesional de licenciado.

Erick Martin Sánchez Marres

INDICE

Página de Jurado	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento.....	vi
Declaración de Autenticidad	v
Presentación.....	vi
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
I. INTRODUCCIÓN	12
1.1. Realidad Problemática.....	13
1.2. Trabajos Previos.....	19
1.2.1 Internacionales	19
1.2.2 Nacionales.....	21
1.3. Teorías relacionadas al tema	22
1.3.1 Despacho anticipado.....	22
a) Definición.....	22
b) Pasos a seguir para realizar los trámites aduaneros de Importación para el Consumo en la modalidad de despacho anticipado.....	24
<i>Modalidades de despacho de Importación para el Consumo</i>	24
Numeración de la Declaración de Importación para el Consumo.....	25
Levante Aduanero en 48 horas	25
Canales de Control.....	26
<i>Retiro de Mercancías de los Almacenes Aduaneros</i>	27
Almacenes Aduaneros.....	29
Depósitos Temporales Portuarios	31
Deposito Temporal Extra Portuario	31
c) Dimensiones	32
1.3.2 Costos logísticos.....	32
a) Definición.....	32
b) Categorías de los costos logísticos	34
Agencias Marítimas	34
Agencias de Aduanas	35
Líneas Navieras	36
c) Dimensiones	37
1.4. Formulación del problema	37

1.5. Justificación del estudio.....	37
1.6. Hipótesis general.....	38
1.7. Objetivo general.....	38
II. MARCO METODOLOGICO	39
2.1. Diseño de Investigación	40
2.1.1 Aplicada.....	40
2.1.2 Enfoque cuantitativo	40
2.2. Variables, operacionalización de variables	40
2.2.1 Identificación de la variable.....	40
2.2.2 Operacionalización de variables	42
2.3. Población y muestra	43
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.....	43
2.5. Métodos de análisis de datos	49
2.7. Aspectos éticos.....	63
III. RESULTADOS	64
IV. DISCUSION.....	67
4.1 discusión con las teorías	68
4.2 discusión con los antecedentes	71
V. CONCLUSION	74
VI. RECOMENDACIÓN	76
VII. PROPUESTA	78
VIII. REFERENCIAS	85
IX. ANEXOS.....	90

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1- Modalidad de Despachos.....	25
Tabla 2 - Operacionalización de la variable Independiente: Despacho Anticipado	43
Tabla 3 - Operacionalización de la variable Independiente: Despacho Anticipado	43
Tabla 4 – Rangos de Tiempos Agregados por Tipo de Despacho.....	93
Tabla 5 - Tiempos Promedios de Importación por Fase y Agente (días).....	94
Tabla 6 - Demoras Promedio en Importación – Despacho Anticipado por Agente ..	95
Tabla 7 - Demoras en Importación – Despacho diferido por Agente.....	96
Tabla 8 – Tarifario de vistos buenos.....	97
Tabla 9 – Tarifario por concepto de servicios brindados por el Agente de Aduanas.	97
Tabla 10 - Tarifario para el retiro de las mercancías	98
Tabla 11 - Tarifario para la devolución del contenedor vacío.....	99
Tabla 12 – Tarifario de fletes Internacionales de las Líneas Navieras.....	99

RESUMEN

El comercio internacional es regido por normas de expreso cumplimiento en base a controles de supervisión, fiscalización, facilitación, recaudación, bajo el ente rector de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, y la gestión responsable de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

Para llevar a cabo la investigación la idea ha sido probar si el despacho anticipado y los costos logísticos de importación son los mecanismos adecuados para minimizar tiempos y gastos, las teorías utilizadas en nuestra investigación están basadas en los procesos aduaneros de Importación para el Consumo, los cuales están controlados por la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria SUNAT y fiscalizados en este caso por la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el año 2018.

En tal sentido el tipo de investigación que se utilizó es aplicada, desarrollado en base a un estudio no experimental con un enfoque cuantitativo y un diseño descriptivo simple, la población se encuentra ubicada la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, la muestra se tomó de la Sección de Despacho Anticipado donde laboran 50 personas, la muestra se tomó bajo un estimado de 34 encuestados siguiendo los protocolos necesarios, se utilizó como instrumento para la primera variable despacho anticipado una encuesta politómica, la segunda variable costos logísticos en base a tarifarios existentes.

Como conclusión se llegó a confirmar que el despacho anticipado minimiza costos y tiempos, pero el problema radica en que los costos logísticos no son herramientas que ayudan al buen desempeño de la logística aduanera, es por ello que se propone la creación de la Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial cuyas siglas serían: (ORLAC).

ABSTRACT

International trade is governed by rules of express compliance based on supervision, inspection, facilitation, and collection controls, under the governing body of the National Superintendence of Tax Administration, and the responsible management of the Maritime Customs Office of Callao.

In order to carry out the research, the idea has been to test whether the anticipated dispatch and import logistics costs are the appropriate mechanisms to minimize time and expense, the theories used in our investigation are based on the Customs processes of Import for Consumption, which are controlled by the National Superintendence of Tax Administration and supervised in this case by the Intendancy of Maritime Customs of Callao in 2018.

In this sense, the type of research that was used is the one applied based on a non-experimental study with a quantitative approach and a simple descriptive design. The population is located in the Maritime Customs Office of Callao, the sample was taken from the Anticipated Dispatch Section where 50 people work, the sample was taken under an estimate of 34 respondents following the necessary protocols, was used as an instrument for the first variable advance dispatch a polytomous survey, the second variable logistics costs based on existing rates.

In conclusion, it was confirmed that the advance clearance minimizes costs and times, but the problem lies in the fact that logistics costs are not tools that help the good performance of customs logistics, which is why the creation of the Regulatory Body of Customs and Commercial Logistics whose initials would be: (ORLAC).

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad Problemática

La necesidad de los países de comercializar sus productos para generar ingresos y poder darle una mayor calidad de vida a su población es el aspecto económico principal que genera el denominado Comercio Internacional, definimos Comercio Internacional como una actividad terciaria, que comenzó a desarrollarse desde siglos atrás cuando el hombre advirtió la existencia de cosas que le sobraban, otras que le faltaban y otras que no estaban a la mano pero por su necesidad se solicitaban través del trueque, donde si bien hay intercambio no hay intermediación comercial, pero si un antecedente del comercio donde sí hay intermediación, para poder comercializar deben de intervenir dos o más sujetos ellos a la vez son denominados como compradores y vendedores.

Actualmente el Comercio Internacional consiste en la compra de bienes para luego revenderlos. El comercio persigue una necesidad inminente de conseguir ingresos, derivado de actuar como intermediario entre la oferta y la demanda de mercancías. Quien desempeña la actividad de comprar y vender en forma habitual se denomina comerciante y su actividad está regulada por leyes especiales que son las comerciales.

Para poder realizar cualquier actividad económica se deben de crear mecanismos que ayuden a facilitar el comercio es por ello que se creó primero el GATT (Acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comercio) dicho acuerdo fue firmado en el 1947 por 23 países integrantes luego en el año 1995 como continuación del GATT se creó la OMC (Organización Mundial de Comercio) que es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la gran mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos. El objetivo principal es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades con el mismo lenguaje comercial, esto quiere decir, que no debe de existir fronteras ni tampoco impedimentos para poder interactuar cultural, social y políticamente entre los países.

Las principales actividades de la OMC a nivel mundial pueden ser detalladas de la siguiente manera: Negociar la reducción o eliminación de los obstáculos al comercio (aranceles de importación u otros obstáculos al comercio) y acuerdos sobre las normas por las que se rige el comercio internacional (por ejemplo, medidas antidumping,

parámetros arancelarios, las subvenciones, las normas sobre productos, etc.); la administración y vigilancia de la aplicación de las normas acordadas de la OMC que regulan el comercio de mercancías y de servicios y los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio; la solución de diferencias entre los miembros sobre la interpretación y aplicación de los Acuerdos; el fortalecimiento de la capacidad de los funcionarios públicos de los países en desarrollo en asuntos relacionados con el comercio internacional.

Para poder cumplir los Acuerdos de la OMC a nivel mundial se creó la OMA (Organización Mundial de Aduanas) la cual es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es mejorar la eficiencia y eficacia de las Administraciones de Aduanas a nivel mundial, en la actualidad, la OMA representa a 182 administraciones aduaneras de todo el mundo que, en conjunto, procesan aproximadamente el 98% del comercio mundial. La OMA es la única organización internacional con competencia en materia aduanera y, con justa razón puede llamar la voz de la comunidad aduanera internacional.

Una de las 182 administraciones aduaneras que existe en el mundo es la SUNAT (Superintendencia Nacional de Administración Tributaria 2018) el cual es un organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas que cuenta con personería jurídica de derecho público, con patrimonio propio y goza de autonomía funcional, técnica, económica, financiera, presupuestal y administrativa que, en virtud de lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 061-2002-PCM, expedido al amparo de lo establecido en el numeral 13.1 del artículo 13° de la Ley N° 27658.

A nivel mundial Las intendencias de Aduanas tienen el mismo propósito y la misma facultad que es la de controlar el ingreso y/o salida de mercancías nacionales o nacionalizadas, pero para este análisis vamos a enfocarnos en diferenciar una Aduana en especial la cual es La Aduana de México, dicha aduana tiene muchas similitudes con la nuestra pero uno de sus grandes problemas es que el Estado Mexicano SUBSIDIA (no pagan impuestos), cierto tipo de mercancías que en teoría deberían de incentivar el crecimiento económico del país pero en la práctica este mecanismo no funciona ya que su economía es Socialista esto quiere decir que entre la inversión extranjera y la nacional hay una gran desventaja y por ello tienden muchas veces a solicitar apoyo de países internacionales para que su economía no se vea verdaderamente afectada, pero no todo

es malo en México hay mecanismo los cuales se pueden tomar en cuenta para la mejora de ciertos procesos generados en el Perú y poco a poco los vamos a ir analizando y encontrando soluciones al respecto.

La Intendencia de Aduana Marítima del Callao es un departamento creado por la Superintendencia Nacional de Tributación Aduanera SUNAT que tiene como encargo Administrar todos los tributos internos con excepción de los municipales, fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones tributarias a efecto de combatir la evasión fiscal, ejercer los actos de coerción para el cobro de la deuda tributaria de acuerdo con la Ley, facilitar las prácticas comerciales en su jurisdicción, hacer acciones de control previsto en la Ley y las demás funciones que sean compatibles con la finalidad de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria, en definitiva, la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao tiene como objetivo “incrementar sostenidamente la recaudación tributaria y aduanera, combatiendo, de forma honesta y justa, la evasión y el contrabando, mediante la generación efectiva de riesgo y servicios de calidad a los contribuyentes y usuarios del comercio exterior.

También tiene como finalidad la implementación, la inspección y el control del cumplimiento de la política aduanera en el territorio nacional y el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte, facilitando las actividades aduaneras de comercio exterior y asegurando la correcta aplicación de los tratados y convenios internacionales y demás normas que rigen la materia.

Asimismo, le corresponde participar en el combate contra la minería ilegal así como del narcotráfico, a través del control y fiscalización del ingreso, permanencia, transporte o traslado y salida de los productos de la actividad minera, de insumos químicos y maquinarias que puedan ser utilizados en la minería ilegal, así como del control y fiscalización de los insumos químicos, productos y sus sub productos o derivados, maquinarias y equipos que puedan ser utilizados directa o indirectamente en la elaboración de drogas ilícitas; y otros fines que se establezcan mediante Ley.

Adicionalmente, debe proveer a los administrados los servicios que les faciliten el cumplimiento de sus obligaciones tributarias, aduaneras y otras vinculadas a las funciones que realiza la Sunat, así como brindar servicios a la ciudadanía en general dentro del ámbito de su competencia.

Su organización está detallada como sigue:

- Intendente.
- Jefe de División.
- Gerencia de Regímenes Aduaneros
- División de Importaciones
- Sección Despacho de Importaciones

Podemos detallar que los procesos operativos de la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao están basados en el Cumplimiento de las Normas legales vigentes según el rango jerárquico.

La sección despacho de Importaciones es el departamento, dependiente de la División de Importaciones de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, que se encarga de la atención de los servicios de despacho aduanero de mercancías aplicables al régimen de importación para consumo de acuerdo a las normas aduaneras y normatividad vinculada, su función principal es de atender a los requerimientos aduaneros de las personas naturales o personas jurídicas con negocio dando soluciones a la operativa del comercio exterior para las mercancías que se acogen al régimen aduanero de Importación para el Consumo, sus procesos están basados en recibir la documentación o solicitudes generando la guía de entrega de documentos (GED) y revisar física o documentariamente las cargas seleccionadas a los canales de control Rojo y Naranja según corresponda.

La problemática de la sección despacho de Importaciones es muy ocurrente en todas las dependencias de Aduanas a nivel nacional, esta es la burocracia en sus procesos operativos, esto conlleva a que se generen quejas, reclamos, demoras dentro de la operativa aduanera vigente.

La tesis titulada Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao permitió realizar un estudio en base a los procesos aduaneros vigentes y estadísticas reales sobre costo que los Importadores están incurriendo al momento de traer del exterior mercancías para comercializar en territorio peruano.

En estos momentos la realidad de nuestro país y la necesidad de estar a la vanguardia de la globalización, nos obliga a generar mecanismos prácticos, didácticos y menos costosos para poder realizar nuestras operaciones en todos los aspectos generados del día a día, es

por ello que nuestro país desde hace 10 años atrás viene mejorando sus procesos aduaneros vigentes realizando modificaciones continuas y prácticas a los mecanismos ya vigentes, esto quiere decir, que a pesar de ser un país sub desarrollado podemos estar a la altura de procesos aduaneros eficaces con continuas mejoras y buenas iniciativas generadas a las decisiones tomadas por las autoridades competentes.

Para poder realizar un buen negocio en nuestro país necesitamos tener; potenciales compradores de nuestros productos, una buena logística para que nuestra mercancía ingrese al país y minimizar costos para obtener mejores ganancias, dentro de los tres factores establecidos el primero es tomado en cuenta por los Importadores con el fin de generar ingresos, pero los otros dos factores no son materia de investigación y generalmente son delegados a los Operadores de Comercio Exterior los cuales buscan brindar un servicio logístico para beneficio del interlocutor (Comisionista) y beneficio de la Empresa, en la actualidad los Importadores muchas veces no son bien asesorados por los Operadores de Comercio Exterior y también ellos no tienen los departamentos idóneos para poder realizar un buen análisis detallado de los tiempos y costos que pudieran evitar al momento de realizar sus operaciones aduaneras, podemos detallar que el procedimiento DESPA-PG.01 versión 7 establece varias maneras para poder retirar las mercancías de territorio aduanero de la circunscripción las cuales serían: Despacho diferido punto de llegada Depósito Temporal, despacho anticipado de mercancías con punto de llegada y/o zona primaria con autorización especial o sin garantía previa según o estipula la Ley General de Aduanas en su artículo 160, despacho urgente de mercancías que cumplan con lo estipulado en procedimiento DESPA-PG.01 versión 7, es por ello que se pretende realizar el estudio de los dos factores restantes (una buena logística para que nuestra mercancía ingrese al país y minimizar costos para obtener mejores ganancias) y analizar si los procesos aduaneros vigentes y los costos logísticos para el ingreso de la mercancía a nuestro país son verdaderamente una herramienta para minimizar tiempos y con esto obtener mayor rentabilidad al momento del ingreso del producto al país .

Falla (2017) define el despacho anticipado:

El régimen aduanero que busca eliminar por completo los depósitos temporales extra portuarios, esto nos lleva a deducir que para optimizar los procesos operativos necesitamos que apenas llegue las mercancías a los depósitos temporales portuarios tengan que ser cargados al camión y sean entregados al

Importador sin demoras o trabas al proceso, quizás en los años 80 hubieron muchos problemas con el almacenamiento de las cargas de importación pero la globalización cambio este panorama y ahora el Importador puede reducir gastos y no incrementar sus costos de venta al cliente final. (p.12).

La problemática principal que tienen los Importadores al momento de realizar sus trámites dentro de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao es el tiempo de demora que existe para obtener sus mercancías provenientes del exterior, podemos precisar que si realizamos un despacho diferido en la cual interviene un deposito temporal extra portuario el tiempo mínimo de demora podría oscilar de entre 72 horas cumpliendo todas las normativas vigente y en un plazo máximo podríamos detallar que pueden durar los tramites semanas, mes, años dependiendo de cuál ha sido la casuística del problema.

Dentro de los trámites a realizar y la distancia a recorrer podemos señalar que el exceso de documentación solicitada dificulta el buen proceder de las operaciones a realizar, es por esto que la Sunat por intermedio de la Aduana Marítima del Callao está tratando de minimizar los trámites documentarios para poder agilizar el retiro de las mercancías provenientes del exterior.

También podemos precisar que el trámite de Visto Bueno en los conocimientos de embarque de la mercancía que vienen provenientes del exterior son la demora documentaria en la cual la Intendencia de Aduana Marítima del Callao tiene que lidiar todos los años ya que los Depósitos Temporales tanto portuarios como extra portuarios solicitan antes del retiro de la carga el Visto Bueno de las Agencias Marítimas que intervienen en el proceso aduanero operativo.

En ese sentido, la presente investigación ha pretendido diseñar un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, esto implicaría que el análisis estaría basado en realizar un diagnóstico de la implementación del despacho anticipado y diseñar una propuesta de mejora al proceso de despacho anticipado antes mencionado.

El proceso de investigación que se ha siguiendo sobre las variables de estudio viabiliza el encaminamiento integral de todo el proceso dada su unicidad (Los procesos de despacho aduanero están regidos por una norma la cual no puede ser interpretada y modificada), lo cual limita la construcción de problemas, objetivos e hipótesis específicas dentro de la presente tesis en investigación.

1.2. Trabajos Previos

1.2.1 Internacionales

Valeriano (2014) en la tesis Optimización del procedimiento de Importación y Operacional de hilo crudo para textil Meka S.A. DE C.V. presentada para optar el Grado Académico de Licenciada en Contaduría en la Universidad Autónoma del estado de México, propone como objetivo el de modernizar los sistemas de integración aduanera dando paso a la mejora de infraestructura, tecnología de punta para así llegar a competir con las grandes potencias del comercio internacional, darle frente a la informalidad luchando frontalmente contra el comercio informal, esto se debe de dar creando mejores procesos fiscalizadores, mejorando la calidad del servicio y capacitando constante a los operadores; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio de las variables aleatorias independientes, donde cada una tiene la misma distribución poblacional; El investigador en mención llegó a la conclusión de que al crear un manual de importación y producción para la presente empresa textil puede asegurar lo siguiente: mejorar los procesos de producción, despachar la carga con mayor rapidez y fluidez lo cual generaría menos demoras y mayor efectividad, con respecto al producto a vender se ha creado mecanismos para que los hilos de coser puedan generarse más rápido, dando forma de puntada.

Esta investigación es importante para nuestro estudio porque nos da una idea correcta de mejoras que puede haber al crear un manual operacional, con esta afirmación podemos entender que con mecanismos y procesos óptimos podemos minimizar tiempos y costos.

Galicia (2013) en la tesis La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México presentada para optar el grado Académico de Licenciado en Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional Autónoma de México, México DF 2013, propone como objetivo profundizar mediante un análisis técnico y operacional la verdadera importancia de la Importación aduanera de productos en el país de México y con esto obtener lo siguiente: una mejor apertura comercial en todo los procesos operativos, dar un marco jurídico idóneo para las Importaciones, mejorar los procesos aduaneros, formar un proceso aduanero de Importación para el Consumo fácil y con controles claros para el entendimiento de los usuarios; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio variable aleatorias independientes, donde cada una de las variables tienen la misma distribución poblacional; el investigador en mención llega a la

conclusión que México recibe variedad de carga de Importación a diario provenientes del exterior pero muchas veces los procesos aduaneros no son verdaderamente un instrumento de control, esto implica que ingresen mercancías que pueden ocasionar un daño a la nación, es por ello de la Importancia de tener procesos aduaneros de control modernizados y con un marco legal que cumpla con los estándares que necesita el país Mexicano, de esta explicación se deduce la importancia del despacho aduanero, pues por medio de éste se controla el ingreso, traslado, permanencia y salida de personas, mercancías y medios de transporte, así como para hacer cumplir las disposiciones legales vigentes, es decir, sin el acto de despacho, simplemente no se podría ingresar o extraer mercancía del territorio Mexicano de forma legal.

Esta investigación es importante para el nuestro estudio porque está enfocado directamente a los procesos aduaneros como facilitador del comercio exterior y también sirve como herramienta de medición de los tiempos en los costos operacionales que pueden incurrir las mercancías provenientes del exterior.

Arguedas (2011) en la tesis: La figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico Costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros, presentada para optar el Grado Académico de Licenciado de Derecho en la Universidad de Costa Rica, propone como objetivo general la importancia que tiene el agente de aduanas dentro de los procesos aduaneros, ya que es un operador dentro de la cadena jurídica, normativa y operacional, generando así que prácticamente sea un asesor legal más no un simple tramitador; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio no experimental, en los que se incluyen las técnicas, exploratorias, correlaciones y explicativas, básicamente el estudio se enfoca en el tipo descriptivo con enfoque cuantitativo, pues se consideró como el más adecuado de acuerdo con el tema que se analizó y desarrollo; La investigación citada concluye que el trabajo del agente de aduanas dentro de la cadena logística se hace muy fuerte en base a los cambios operacionales en la gestión que puedan realizar dentro de las normativas vigentes en Costa Rica. Con ello podemos deducir que la Asociación de Agentes de Aduanas de Costa Rica debe enfocar sus esfuerzos en la expansión de su figura jurídica del Agente de aduanas para así llegar a ser los verdaderos asesores de sus clientes en lo que al comercio exterior se refiere, para que el empresario al momento de contratar a un agente de aduanas no lo haga por necesidad legal, sino por buscar la mejor propuesta de personas capaces en todos los aspectos normativos nacionales e internacionales.

Esta investigación es importante para nuestro estudio porque ve la figura del agente de aduanas dentro de otro ámbito normativo y no documentario como generalmente se ve en nuestro país, esto quiere decir que puede intervenir en decisión más sustanciales para el beneficio del Importador dentro de la cadena logística.

1.2.2 Nacionales

Falla (2017) en la tesis Despacho Anticipado y costos logísticos de las empresas Importadoras en la Aduana Marítima del Callao, presentada para optar el título de Licenciada en la escuela profesional de Negocios Internacionales en la Universidad Cesar Vallejo (Lima-Perú), propone como objetivo general determinar la relación que existe entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao; la presente tesis tomó como método de análisis estudio descriptivo correlacional tomando datos ex post facto por ende no se tomó nuestra poblacional; la investigadora llegó a la conclusión de que el despacho anticipado ayuda a los importadores en ahorrar sus costos y con ello mejorar sus ganancias finales, pero esto no quiere decir que el despacho anticipado sea la mejor opción para buscar beneficios ya que todavía existe la figura de los almacenes aduaneros, los cuales generan costos enormes dentro de la cadena logística, entonces se deduce que se ahorra en tiempos, pero sino se eliminan los almacenes seguirá el problema de gastos innecesarios.

Esta investigación es importante para el presente estudio porque da a entender que despacho anticipado es una muy buena opción para minimizar tiempos pero no costos.

Aguirre, Chávez, Paredes, Serrepe (2016) en la tesis Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A, presentada para optar el título de Licenciada en la escuela profesional de Negocios Internacionales en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (Lima-Perú), propone como objetivo general idear un plan de actividades que genere la satisfacción del cliente al momento de solicitar los servicios de la empresa Ransa manteniendo un buen servicio a menos costo; la presente tesis tomó como método de análisis descriptivo correlacional realizado en una muestra de 800 despachos de importación provenientes de la cartera de clientes de la empresa Ransa Comercial utilizando la técnica de la encuesta en base a las variables de estudio; Los investigadores llegaron a la conclusión de que la nacionalización de las mercancías bajo la modalidad de despacho anticipado, necesitan tener una comunicación en tiempos reales por todos los

actores que intervienen en la cadena logística de la empresa Ransa. Luego del análisis realizado podemos concluir que Ransa Comercial no ejerce un control efectivo de este proceso, evidenciándose una deficiente relación con sus proveedores originando incumplimiento en los acuerdos establecidos operacionalmente.

Esta investigación es importante para el presente estudio porque ve al despacho anticipado como una herramienta adecuada dentro de los procesos de Importación.

Avalos (2017) en la tesis Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador, 2010 - 2014, presentada para optar el Grado Académico de Magíster en Ingeniería Industrial con mención en Gestión Industrial en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Lima-Perú), propone como objetivo general la selección de reportes aduaneros que brindan la información necesaria a los usuarios importadores; la presente tesis tomó como método de análisis un estudio sobre las variables independientes, donde cada una de ellas tiene la misma distribución poblacional; el investigador llegó a la conclusión de que se ha presentado un análisis del mecanismo de Levante en 48 horas, para validar el proceso de despacho aduanero en el sector importador de la Aduana Aérea y postal del Callao. De acuerdo al estudio, se puede observar que existe una evolución favorable de usuarios/importadores desde su implementación hasta el 2014, notándose un uso mayor en comparación con la Aduana Marítima del Callao. Cabe precisar que el 99,8% de las declaraciones acogidas al sistema se atendieron dentro de los límites de tiempo (48 horas). Sin embargo, este porcentaje de uso del Levante en 48 horas podría ser incrementado si los productos que ingresan por la aduana del aeropuerto no tuvieran que entrar obligatoriamente a un almacén temporal, por un convenio entre las líneas aéreas y los almacenes temporales.

Esta investigación es importante y relevante porque ve la figura del levante en 48 horas como un instrumento óptimo dentro de los procesos aduaneros vigentes y también ve la figura de los depósitos temporales como un obstáculo al comercio exterior.

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1 Despacho anticipado

a) Definición

Para poder definir el despacho anticipado como un proceso aduanero que permite la facilitación del comercio exterior primero hay que tener en cuenta que existe un

procedimiento de Importación para el Consumo el cual es definido por la Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, como:

La operación aduanera que permite el ingreso a territorio nacional de mercancías provenientes del exterior para su uso o beneficio, con la salvedad que antes hayan cancelado los tributos generados por la aduana de jurisdicción (art.49).

Esto quiere decir que el despacho anticipado es una forma que creo la SUNAT para poder retirar nuestras mercancías según los procesos de Importación para el consumo vigente, con ello damos paso a la definición del despacho anticipado

Según el Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, define el despacho anticipado como:

El proceso aduanero que se encuentra que se encuentra normado en el procedimiento de Importación para el Consumo que permite la numeración de la declaración antes del arribo de la carga para poder facilitar los trámites aduaneros de retiro (art.2).

“El despacho Anticipado es proceso que facilita el numerar la Declaración Aduanera de Mercancías dentro del plazo de 30 días calendarios contados a partir de la fecha de numeración. Siempre y cuando la mercancía sea embarcada al Perú”. (Ministerio de Economía y Finanzas, s.f., párrafo 1).

Como una definición clásica (Magoyarse, 2013, p.230) define el despacho anticipado como “el proceso aduanero de numeración de la carga antes de la llegada de las mercancías, por ende, no podrá acogerse al beneficio aduanero de despacho anticipado cuando las mercancías ya se encuentren arribadas a territorio nacional, la razón fundamental de esta modalidad de despacho es que se sustenta en adelantar los trámites aduaneros para la importación y puedan ser trasladadas al depósito del Importador, ya con libre disponibilidad de la carga previa cancelación de la deuda tributaria aduanera.

Para Aguirre, Chávez, Paredes y Serrepe (2016) el despacho anticipado es:

Una modalidad de despacho que permite la numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías antes que llegue a territorio nacional, obteniendo la mercancía en 48 horas luego del atraque en el depósito temporal portuario. (p.9).

En una definición más operacional El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios indica lo siguiente:

Los tiempos en días que puede tomarse la autoridad aduanera para dar el levante de la carga en el despacho anticipado es de 2.42, en cambio si la mercancía es numerada como despacho excepcional el tiempo que la autoridad aduanera toma para dar el levante autorizado de la carga es de 7.85 días, tres veces más que si nos acogiéramos a la modalidad de despacho anticipado, según el análisis dado podemos definir al despacho anticipado como el proceso aduanero legal idónea para destinar nuestras mercancías provenientes del exterior y minimizar tiempos y costos.

b) Pasos a seguir para realizar los trámites aduaneros de Importación para el Consumo en la modalidad de despacho anticipado

Modalidades de despacho de Importación para el Consumo

Para poder identificar las modalidades de despachos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao detallamos la siguiente tabla:

Tabla 1 - Modalidad de despachos

Modalidad	Detalle
Anticipado (30% del total de importaciones)	<i>En el despacho anticipado</i> , las mercancías pueden ser solicitadas al Régimen de Importación dentro del plazo de treinta (30) días calendarios antes de la llegada del medio de transporte, pudiendo disponer de la mercancía desde el mismo puerto o su traslado inmediato al almacén del dueño o consignatario para las acciones de control respectivas, sin la necesidad de ingresar a un Depósito Temporal. El Despacho con punto de llegada en puerto constituye apenas el 3% y el Despacho con punto de llegada en el depósito temporal (terminal extra portuario) constituye el 27%.
Urgente (1% del total de importaciones)	<i>En el despacho urgente</i> , las mercancías también pueden ser solicitadas al régimen de Importación antes del arribo de la nave y hasta siete (7) días calendarios posteriores a la fecha de término de la descarga. Sin embargo, a diferencia del Despacho Anticipado, en el Despacho Urgente las mercancías importadas, por su naturaleza, no pueden permanecer en el puerto o terminal debiendo ser retiradas inmediatamente. Esta modalidad aplica para materiales radioactivos, animales vivos, explosivos, combustibles, mercancías inflamables, medicamentos, vacunas, carga peligrosa, envíos de socorro, entre otros.
Diferido (69% del total de importaciones)	<i>Se trata de despacho excepcional</i> , cuando las mercancías son solicitadas a régimen de importación y por tanto el Despachador de Aduanas numera la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) una vez arribada la nave. Para ello, se tiene un plazo de quince (30) días calendarios computados a partir del día siguiente del término de la descarga para solicitar que las mercancías al Régimen de importación, de lo contrario, caerán en abandono legal.

Fuente: (MINCETUR 2017, Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios, p.24)

Numeración de la Declaración de Importación para el Consumo

Se deduce por la Resolución de Intendencia Nacional No.11-2014-SUNAT/5C0000 y sus modificaciones, 2014, que:

El operador autorizado de aduana solicita la destinación aduanera del régimen de importación para el consumo mediante el envío por sistema de los datos a validar, al instructivo de llenado el cual se puede visualizar en el portal web de la Sunat, dicho envío se realiza utilizando la clave electrónica asignada por parte de la SUNAT, en el caso que los derechos sean impugnados, conforme al artículo 160° de la Ley, se debe indicar el número de la cuenta corriente de la garantía al momento numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías, sea el caso que podamos acogernos al despacho anticipado al momento de realizar el envío debemos contar con el número de manifiesto de carga, el número de conocimiento de embarque o B/L y el número de contenedor asignado para el traslado internacional de la mercancía a territorio nacional de ser necesario, sino se cuenta con la información solicitada se envía la información con el manifiesto número (9998) y a posterior se realiza el envío de la información complementaria con los datos correctos. (p.533455).

Las cargas que llegaran a territorio nacional para ser numeradas como despacho anticipado pueden ser trasladados a un depósito temporal extra portuario cuando el Importador lo solicite al despachador de aduana para la consignación en la DAM o cuando la SUNAT lo determine, el sistema de gestión aduanera (SIGAD) aprueba los datos de la información enviada, de no tener ninguna observación genera el número de declaración y los tributos aduaneros a cancelar. (p.533456).

Levante Aduanero en 48 horas

Según el Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, tipifica levante en 48 horas como se procede a detallar a continuación:

La Sunat por intermedio de la Intendencia de la Aduana de la jurisdicción en donde se realizara el despacho en lo posible entregara la carga al Importador dentro de las cuarenta y ocho horas contadas a partir del día siguiente del termino de operaciones del buque, para efectuar lo antes detallado se tiene que presentar una garantía global o específica con anterioridad al envío de la declaración aduanera de mercancías como despacho en cuarenta y ocho horas, en el caso que por asignación aleatoria la

DAM se determine que debe realizarse un reconocimiento físico, posterior al arribo se tiene que realizar las acciones de control necesarias (art. 167).

Según el Decreto Supremo No. 010-2009-EF y sus modificaciones, 2009, indica:

Para que la Sunat otorgue el levante de la carga en cuarenta y ocho horas el agente de aduana debe de cumplir con lo siguiente; enviar el manifiesto de carga antes de la llegada del medio de transporte, numerar la declaración aduanera de mercancías antes del arribo del buque, tener en su poder toda la documentación original requerida por la autoridad aduanera, que no se haya dispuesto sobre la carga una medida preventiva o la suspensión del despacho, adicionalmente la Sunat no entregara el levante en cuarenta y ocho horas cuando por motivos ajenos no pueda concluir con la revisión documentaria o física de lo arribado a territorio nacional (art.228).

Para que se pueda entregar la carga bajo la modalidad de despacho anticipado en cuarenta y ocho horas, el transportista debe haber enviado toda la información correspondiente a la carga dentro de los plazos establecidos por la Sunat (art.229)

Canales de Control

Según la Resolución de Intendencia Nacional No.11-2014-SUNAT/5C0000 y sus modificaciones, 2014, los canales aduaneros de control son los siguientes:

canal verde disponibilidad inmediata de la carga, en este canal, el despachador de aduana no presenta ninguna documentación, pero debe guardarlos en su archivo, el cual debe estar a disposición de la Sunat para las acciones de control que correspondan, **canal naranja** es sometida a revisión documentaria, **Canal rojo**: reconocimiento físico de la carga por parte de la autoridad aduanera, en caso que el despachador de aduanas lo solicite los canales verdes y naranjas pueden también ser reconocidos físicamente antes que sean retirados de los depósitos temporales (p.533454).

Para El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios detalla:

En torno a la gestión de riesgo para importaciones, la única entidad del estado que cuenta con los canales de control es la administración aduanera Sunat. Este ente cuenta con una plataforma por medio de la cual se determina a partir del empresario,

la naturaleza de la carga o el puerto de origen el nivel de riesgo que esta representa para el país. A partir de lo anterior, la Sunat determina si hay el reconocimiento físico de la carga (abriéndola y manipulándola) o la revisión documentaria (ocular y viendo los riesgos de las mismas). Actualmente, conforme a las estadísticas de la entidad, el 7% de la carga que ingresa al Perú pasa por el “Canal Rojo” que es el de inspección física, 10% pasa por inspección documentaria o “Canal naranja” y el 82% pasa por el canal verde (p.27).

Retiro de Mercancías de los Almacenes Aduaneros

Según la Resolución de Intendencia Nacional No.11-2014-SUNAT/5C0000 y sus modificaciones, 2014, tipifica el retiro de mercancías de la siguiente manera:

Antes del retiro de las mercancías que cuenten con levante autorizado por parte de la autoridad aduanera que ha realizado la verificación de la mercancía ya sea de forma virtual, documentaria o física, los depósitos temporales portuarios y extra portuarios deben de consultar en la web de la Sunat si en realidad la carga puede ser entregada al Importador, fuese el caso que no contaran con el levante autorizado, se permite el retiro de las mercancías del depósitos mencionados cuando: sean trasladadas a un depósito temporal (tipo 03 B) y cuenten con autorización especial de zona primaria (tipo 04) y con canal de control asignado (p.533460).

Para El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios explica detalladamente el proceso operativo del retiro de las mercancías provenientes del exterior como se detalla sin modificaciones que puedan cambiar el sentido del autor:

La entrega de la mercancía será mediante la presentación de los conocimientos de embarque originales debidamente endosados por el agente marítimo, representante de la nave. El agente de aduana solicita al Depósitos Temporales portuarios o extra portuarios el retiro de la mercancía en contenedores. Para ello, debe presentar al Terminal como mínimo el B/L original o copia autenticada (con el Visto Bueno del Agente Marítimo); copia de la Declaración Aduanera de Mercancías con la respectiva diligencia del levante autorizado, copia del volante de despacho y la cancelación de los servicios prestados por los Depósitos Temporales portuarios o extra portuarios. Con la presentación de estos documentos se entrega al Agente de

Aduana el Permiso o Autorización de salida. De la misma manera, con la antelación suficiente, el agente de aduana, coordina y programa con el transportista terrestre el retiro de la carga, entregándole el permiso o autorización de salida, el cual deberá presentar para poder ingresar al Almacén que autoriza el retiro. Una vez el transportista terrestre tenga en posesión la mercancía, recibe por parte de los Depósitos Temporales portuarios o extra portuarios el EIR (Equipment Interchange Receipt –Inspección externa del contenedor) con el cual se dirige a la balanza para ser pesado. Al momento de salir de los Depósitos Temporales portuarios o extra portuarios el chofer del camión debe llevar consigo la Guía de Remisión – Remitente entregada por el agente de aduana y la Guía de Remisión Transportista, el almacén entrega la carga en un tiempo máximo de 100 minutos, salvo contingencia de fuerza mayor, contados desde el momento que el transportista ingresa a los Depósitos Temporales portuarios o extra portuarios. A la salida, el almacén procede a realizar la segunda pesada (o destare) del vehículo, entregando al transportista terrestre la Guía de salida (en el caso del Administrador Portuario este documento es llamado Guía de Retiro). El transportista terrestre entrega la mercancía al Importador, al momento de tramitar el Visto Bueno, el Agente de Aduana recibe el Memorando de Devolución del Contenedor Vacío, en este documento se indica la fecha límite de devolución y el almacén en cual se deberá efectuar la entrega. Luego de realizada la entrega de la mercancía al importador, el transportista terrestre devuelve el contenedor vacío al depósito de contenedores. Los almacenes, para agilizar la entrega del contenedor vacío, requieren que el transportista presente el Boucher de cancelación, entregado por el agente de aduanas, como prepago por parte del cliente final de todos los servicios ordinarios (p.28).

Según El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios explica en la tabla 2 (**Ver anexos**) los tiempos en días que duran los despachos aduaneros en el Perú, dicho esto pasamos a detallar:

Para poder numerar una DAM en la modalidad de despacho anticipado toma en condiciones ideales terminar los trámites para el retiro 2.42 días, mientras que con despacho excepcional o despacho que ingresa a deposito temporal extra portuario toma 7.85 días. Según lo indica en líneas anteriores podemos deducir que el despacho anticipado puede reducir significativamente los tiempos de tramitación

aduanera de la mercancía, en el peor de los escenarios, los tiempos de importación con despacho anticipado pueden llegar a ser hasta 8.82 días, es decir podrían aumentar en 265% por ciento. Esta variación es enorme, particularmente si se compara con la variabilidad máxima en el despacho excepcional que es del 100%. Es muy común ver a los Importadores con retrasos al momento de realizar sus trámites aduaneros en la modalidad de despacho excepcional y esto acarrea costos extras a desembolsar (p.38).

Según El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios explica en la tabla 3 (**Ver anexos**) los tiempos en días que duran los trámites aduaneros de despacho en el Perú, dicho esto pasamos a detallar:

Para el despacho anticipado, los tiempos promedios que duran la llegada y descarga de la mercancía en territorio peruano generan respectivamente, 43% y 39% de los tiempos agregados promedios. En el caso del despacho excepcional por mucho, son los pasos aduaneros los que definen los tiempos. Es con ello que el 65%, o un poco más de dos tercios de los tiempos agregados, pueden vincularse a trámites que están en las manos de los agentes de aduana o procesos bajo la responsabilidad de la autoridad aduanera nacional, aparte de los agentes de aduanas y la autoridad aduanera nacional, otro de los actores que impactan los tiempos son los inspectores de las Agencias de Sanidad del Estado (SENASA o SANIPES) que definen 9% para el anticipado y 11% para el excepcional del total de los tiempos promedio. Con lo antes indicado deducimos que, hay una falta de coordinación entre los encargados de supervisar la mercancía llegada a territorio nacional, lo preocupante sería que el mismo estado Peruano parámetro los métodos de supervisión, en conclusión, a 5 de los 10 actores involucrados en los procesos administrativos de importación (agente de Aduanas, Agente de Aduanas/Inspector, Agente de Aduana / Senasa, Inspector y la Autoridad Aduanera Nacional) se les puede atribuir 77% del tiempo total de importación con despacho anticipado, y hasta un 77% del tiempo total de importación en el caso del despacho excepcional (p.39).

Almacenes Aduaneros

En el Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, podemos encontrar la siguiente definición de almacenes aduaneros:

Recinto encargado a custodiar temporalmente la mercancía procedente del exterior cuya administración puede estar a cargo de la Autoridad Aduanera Nacional, de otras dependencias públicas o de personas naturales o jurídicas, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros, para poder brindar los servicios de Almacén Aduanero y albergar las cargas provenientes del exterior las personas naturales o jurídicas deben de cumplir ciertos requerimientos mínimos (art.2).

Decreto Supremo No. 010-2009-EF y sus modificaciones, 2009, los requisitos e infraestructura que deben de tener los almacenes aduaneros son:

Un local con área mínima diez mil metros cuadrados (10 000,00 m²), el piso del local debe estar asfaltado, pavimentado o acondicionado, sistema de comunicación de datos y equipos de cómputo, el cerco perimétrico del almacén aduanero debe tener una altura mínima de tres (3) metros, zona de reconocimiento físico adecuada, vías de acceso peatonal y vehicular, debidamente identificadas, demarcadas y señalizadas, oficina para uso exclusivo de la autoridad aduanera, el sistema de monitoreo por cámaras de televisión, recinto especial para animales vivos, recinto especial para almacenar combustibles, mercancías inflamables, productos químicos o cualquier otra mercancía que atente contra la vida y salud de personas, animales o vegetales, instalaciones adecuadas para almacenar mercancías que por su naturaleza requieran condiciones especiales de conservación, contar con la autorización de la Administración Aduanera, balanzas que cuenten con certificados de calibración vigente, maquinarias y herramientas adecuadas para el manipuleo de la carga, sistema de controles no intrusivos, sistema para la captura automática de datos, unidades de transporte registradas que cumplan con las medidas de seguridad para el traslado de la mercancía, equipo de lucha contra incendio, sistema de iluminación que permita efectuar eficazmente las labores de reconocimiento físico, incluso en horario nocturno, grupo electrógeno que asegure la continuidad de la operatividad del almacén aduanero, garantizar a la autoridad aduanera el acceso permanente en línea a la información que asegure la completa trazabilidad de la mercancía, contar con áreas acondicionadas para las inspecciones que realizan otras entidades y ejecución de tratamientos de cuarentena, sistemas de registro e identificación para el control de las personas, sistema de información para el reconocimiento de los datos de identificación de los contenedores (art. 38).

Depósitos Temporales Portuarios

Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones, 2008, lo define como:

Porción del territorio aduanero donde están comprendidos los puertos, aeropuertos, terminales terrestres, centros de atención en frontera para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o despacho de las mercancías y las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana. Complementariamente, puede comprender recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres, predios o caminos habilitados o autorizados para las operaciones arriba mencionadas. Esto incluye a los almacenes y depósitos de mercancía que cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y hayan sido autorizados por la Administración Aduanera (art. 2)

Bajo la definición dada podemos resumir que existe en el Perú para la jurisdicción de la Aduana Marítima del Callao dos Zonas Primarias de aplicación las cuales serían APM Terminals Callao y DP World Callao, los cuales tienen sus propias tarifas Portuarias para el retiro de las mercancías.

Deposito Temporal Extra Portuario

“Parte del territorio aduanero no comprendida como depósito temporal portuario, local donde se ingresan y almacenan temporalmente mercancías pendientes de la autorización de levante por la autoridad aduanera” (DL 1053, 2008, art.2).

Dentro de una definición más operacional y crítica Mincetur, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios indica:

Los depósitos temporales extra portuarios compiten siempre por atraer más contenedores a sus almacenes bajando sus tarifas y brindando mejores beneficios para el importador, estos beneficios pueden ser económicos o de servicio, generalmente se ofrece el servicio económico dependiendo de la cantidad de contenedores que puedan ingresar durante el año, esto quiere decir, que los Importadores también tienen parte de culpa en las demoras que puedan ocasionarse en los trámites aduaneros y de retiro.

Los depósitos Temporales extra portuarios más concurridos y en los cuales está basado nuestro estudio son los que detallamos a continuación; Neptunia S.A, Trabajos Marítimos

S.A.C. (Tramarsa), Apm Inland Service (Alconsa), Inversiones Marítimas Universales Perú S.A.(Imupesa), Ransa S.A., Logística Integral Callao S.A. (Licsa).

c) Dimensiones

Podemos deducir que mediante el presente marco teórico planteado existen dos dimensiones a la variable Despacho anticipado la cuales pasamos a detallar:

Procesos para la numeración de la DAM: Es el punto de inicio para poder realizar los trámites aduaneros dentro de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, esto quiere decir que la elección del régimen aduanero está basada en este proceso el cual muestra las pautas adecuadas para cumplir con la normativa aduanera vigente.

Procesos para el retiro de la mercancía: Este proceso es el complemento final para poder terminar satisfactoriamente todos los requisitos solicitados por la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao para obtener la mercancía Importada.

1.3.2 Costos logísticos

a) Definición

Antes de dar paso a las definiciones debemos tener en cuenta que los costos logísticos para cualquier tipo de caso o forma, buscan dar un sentido económico y dar parámetros a la trazabilidad que pueda necesitar un todo para atraer un beneficio, es por ello que en este caso nos enfocaremos solo en ver el beneficio que podemos captar al realizar una trazabilidad en base a la variable despacho anticipado.

Podemos definir los costos logísticos como, “La logística y los resultados por el traslado físico del producto, bienes de un origen a destino según lo que necesite el cliente” (Falla, 2017, p.20).

Según Portal, 2016, en su estudio de Costos Logísticos definición esta variable dependiente como:

Es la suma de los costos por encontrar involucrados cuando se trasladan y depositan materiales y productos desde los proveedores hasta los clientes; aquí podemos detallar algunos que son relevantes; costos del aprovisionamiento (compras), costos de almacenamientos, costos de Inventarios, costos del transporte interno, costos de la distribución de productos terminados, costos del personal involucrado en estas tareas, etc., estos costos por encontrar que se generan durante el proceso logístico

(proceso de mover y almacenar materiales y productos desde los proveedores hasta los clientes), están relacionados con la eficiencia y eficacia de dicho proceso (y su medida la productividad), la calidad. (p.4).

Frias, Brian, Tello y Ormecinda, 2016, define los costos logísticos como:

La suma de los costos por encontrar que se mezclan, cuando; se comercializa las mercancía hacia un punto de distribución, los costos de aprovisionamiento, que son básicamente en reserva, costos de acopio, costo de registro, costo de transporte interno, costos de la distribución de mercancía, costo del personal directo e indirecto en las actividades del despacho aduanero, los costos logísticos se mezclan con los costos originados por las actividades de que se realiza en un despacho aduanero, ya sea por los precintos, reconocimientos físicos, embalaje de la carga, o la distribución de los despachadores de aduana que tienen que movilizarse para atender el despacho aduanero por otro lado podemos decir que incluyen costos logísticos a los medios de transportes ya sea interno o externo entre otros costos que se den en los diferentes despachos que se presenten en la agencia de aduana (p.28).

Según El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios lo define de la siguiente manera:

Costos generados al mover la mercancía desde el punto donde es elaborado hasta el cito asignado para su salida (puerto y paso de frontera) listo para ser despachado. De acuerdo con esta definición los costos logísticos de un producto claramente obviando los costos de trasbordo y marítimos, pero si involucran costos asociados a elementos de cantidad y calidad de la infraestructura física, servicios de transporte, carga y descarga, trámites administrativos y de aduanas, pasos de frontera, manejo portuario, seguridad y seguros, financieros y por pérdidas (p.40).

Para Mollins, 2012, en su estudio de la Logística Internacional podemos definir como Logística a:

La logística busca administrar métodos para poder obtener, el movimiento, el almacenamiento de productos y el control de inventarios como también toda la cadena logística que pueda involucrar, a través de los cuales la organización y su canal de distribución se encauzan de modo tal que la rentabilidad presente y futura de la empresa es elevada en términos de costos y efectividad. La logística resuelve

y acopla en forma óptima el producto indicado, el cliente indicado, el lugar indicado y el tiempo indicado (concepto de logística, parr.3).

Dado los anteriores conceptos podemos llegar a la conclusión que los costos logísticos son mecanismos comerciales que se encargan de dar un valor económico a los servicios varios que puedan realizarse al momento de una operación que involucre un gasto económico.

b) Categorías de los costos logísticos

Para Portal, 2016, analiza las categorías de costos logísticos como:

Las características sobre los que se aplican los costos logísticos y los conceptos sobre los que se utilizan los mismos están en correspondencia con la secuencia del flujo, siendo los mismos: costos operacionales, costos de transportación (p.6-7)

Las categorías a para definir los costos logísticos las vamos a deducir como sigue: costos operacionales que abarcan los costos de agencias marítimas y agencias de aduanas y los costos de transportación que abarca los costos que genera las líneas navieras en tal sentido procedemos a definir las figuras de las agencias marítimas, agencias de aduanas y líneas navieras.

Agencias Marítimas

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios define a las agencias marítimas como:

Una persona jurídica constituida en el país conforme a ley, que reemplaza al capitán, propietario, armador, fletador u operador de un vapor en el puerto del país donde este atraque. El agente marítimo puede cumplir por encargo o poder especial del capitán, propietario, armador, fletador u operador de un buque o agente general, entre otras tareas las de; operaciones de recibir y atender el vapor, gestionar para la estiba de la carga, operaciones portuarias similares a las anteriores, emitir, firmar y cancelar, por cuenta y en nombre de su principal los B/L y toda documentación requerida, y aquellos servicios que este último pueda encargarle. El agente marítimo puede ser asignado por el propietario, armador, fletador u operador de un vapor o por el agente general (p.74)

Las agencias marítimas recaudan de los usuarios exportadores o importadores por dos formas principales que los servicios estándares los cuales procedemos a detallar: Box Fee, es el servicio que se brinda para realizar una supervisión ocular y documentaria al momento del ingreso al país de container procedente del exterior con ello también detallamos que también brindan la transmisión del estado como llego la mercancía (nota de tarja) por los medios informáticos. El pago que se hace también repercute a la agencia de carga en caso de consolidados, y Doc Fee, que es la gestión administrativa y electrónica para cumplir con la transmisión ante la autoridad aduanera nacional, cumpliendo los tiempos otorgados por el mismo. Incluye servicio de atención a los agentes de aduanas y/o agentes de carga para chequeo de la documentación (p.74).

Complementariamente, cobran gastos administrativos, e inclusive en algunos casos se cobra separadamente, por emisión de los conocimientos de embarque y por visto bueno del conocimiento de embarque como parte de los servicios estándares. Estos últimos conceptos relativos al B/L no son iguales en la práctica internacional de transacciones de agentes marítimos y su contraparte y valor agregado es casi imposible de definir, en promedio, los agentes marítimos cobran al dueño de la carga por los servicios estándares en el orden de US\$184 por contenedor lleno de 20 pies y US\$199 por contenedor lleno de 40 pies. Para hacer comparativas las tarifas del Doc Fee se asume que cada contenedor tiene un solo B/L (p.74) (**Ver anexos tabla 08**).

Agencias de Aduanas

“Las personas naturales o jurídicas autorizadas por la administración Aduaneras para prestar servicios a terceros, en toda la clase de trámites aduaneros, en las condiciones y con los requisitos que establezcan este Decreto Legislativo y su Reglamento” (DL 1053, 2008, art.23).

Según El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios define a las agencias de aduanas de la siguiente manera:

El agente de aduana se encuentra vinculado al usuario por un mandato de representación, que se constituye mediante el endoso del conocimiento de embarque, u otro documento que haga sus veces, o por medio de poder especial otorgado mediante instrumento privado ante Notario Público. Los cargos del agente

de aduanas se realizan como un porcentaje del valor del CIF del producto, este puede variar entre el 0.50% y el 1.00%, con un cargo mínimo de US\$100. Actualmente, se trata de uno de los segmentos más competitivos de la cadena logística. En el caso de las exportaciones, la comisión que cobra el agente de aduanas está alrededor de los USD 45 (p.75).

Líneas Navieras

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios define a las Líneas navieras de la siguiente manera:

Son personas que por sí (o por medio de otra que actúe en su nombre o representación) celebran un contrato de transporte marítimo de mercancías con un usuario. En la actualidad por los Terminales Portuarios de Callao, los fletes constituyen la compensación pagada a las líneas navieras por el transporte de mercancías de un puerto a otro, según las condiciones estipuladas en el conocimiento de embarque B/L (Bill of Lading) es el contrato de transporte marítimo expedido por un agente marítimo en representación de una LÍNEA (Servicio que opera con buques que tienen itinerario preestablecido, en una ruta con puertos de origen y destino determinado naviera a favor de un exportador específico, para amparar la mercancía a transportar (p.65).

Los servicios se contratan por medio de intermediarios llamados agentes marítimos, que representan a las compañías navieras en los distintos puertos. La modalidad de contratación del flete (FOB, CIF) y las cotizaciones de los fletes marítimos en punto de origen y destino, dependerá de los arreglos específicos entre las partes. Lo que sí es común a todos los fletes es su estructura en la cual en general se establece una tarifa o flete básico, recargos y descuentos (p.66).

Los cargos de flete: tienden también a incluir un importe fijo que los Navieros cobran los clientes (Embarcadores/Receptores) en concepto de manipulación de la mercancía en el Terminal Portuario. Ese importe es generalmente conocido como Terminal Handling Charge (THC por sus siglas en inglés). Cada naviero determina libremente el importe a cobrar, salvo que dicho Naviero forme parte de un convenio de cooperación económica (p.66).

c) Dimensiones

Podemos deducir que mediante el presente marco teórico planteado existen dos dimensiones a la variable costos logísticos las cuales pasamos a detallar:

Costos Operacionales: “Estos costos son los que están relacionados con las facilidades logísticas como son por ejemplo los almacenes, centros de distribución mercados concentradores” (Portal, 2016, p.7).

Costos de transportación: El movimiento de las mercancías desde su origen hasta sus respectivos destinos constituye en la mayoría de los casos uno de los componentes más importantes del costo logístico, Los costos de transporte, están relacionados con los orígenes y destinos, las mercancías, la modalidad de transporte empleada y el peso o volumen de mercancías transportadas y tienen la característica de comportarse de forma discontinua para una etapa determinada (Portal, 2016, p.9).

1.4. Formulación del problema

Problema General: ¿Cómo proponer un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, callao 2018?

1.5. Justificación del estudio

Justificación Técnica

El presente estudio se justifica porque la normatividad nacional e internacional define que los procesos aduaneros son mecanismos utilizados por la autoridad aduanera nacional para controlar, fiscalizar, facilitar y supervisar las mercancías procedentes de territorio extranjero a territorio nacional y esto conlleva a que no siempre dichos procesos son los adecuados dentro de la logística operativa, por ende, tienen que ser mejorados constantemente para beneficio de los usuarios y agentes autorizados que intervienen en el proceso.

Justificación Económica

El presente estudio se justifica por es necesario que, dentro de la propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, buscar mecanismos para poder minimizar los tramites operacionales, y como esto poder llegar a la satisfacción

plena que los agentes que intervienen en el proceso aduanero vigente y al Importador que realiza operaciones dentro de la jurisdicción aduanera.

Justificación Legal

El presente estudio se justifica porque es necesario darle un mejor marco legal a la modalidad de despacho anticipado para que pueda verdaderamente cumplir con las expectativas creadas de reducir costos y minimizar tiempos dentro de procesos aduaneros vigentes en la actualidad, la Ley y el Reglamento de aduanas son normas legales que garantizan el pleno cumplimiento de las disposiciones aduaneras vigentes y dichas normas tienen que mejorar en el transcurso del presente proyecto.

Justificación Social

El presente estudio se justifica porque la aplicación de este Proyecto podría beneficiar a los Importadores que intervienen en la cadena logística dándole las mejores herramientas tarifarias y procedimentales dentro del marco legal que controla la Intendencia de Aduana Marítima del Callao.

1.6. Hipótesis general

La propuesta de un modelo de despacho anticipado que reduzca los costos logísticos en el proceso de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, Callao 2018.

1.7. Objetivo general

Proponer un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, Callao 2018.

Para este trabajo se realizó las siguientes propuestas:

- El diagnóstico de la Implementación del despacho anticipado en la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao.
- La propuesta de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, callao 2018.
- La validación de la propuesta de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, callao 2018, mediante juicio de expertos.

II. MARCO METODOLOGICO

2.1. Diseño de Investigación

2.1.1 Aplicada

La presente investigación implicó el desarrollo de un estudio no experimental.

En efecto, este estudio se limitó a tomar datos concretos de los sucesos acontecidos al momento de realizar las operaciones aduaneras en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, teniendo como principal objetivo el análisis, los procesos y la búsqueda de soluciones concretas a la hipótesis planteada en nuestra investigación (Falla, 2017, p.23).

2.1.2 Enfoque cuantitativo

La presente investigación se desarrolló bajo un estudio descriptivo; dado que se identificó y describió las ocurrencias, frecuencias y tendencias de la variable independiente (despacho anticipado) de acuerdo a la problemática y diseño planteado. (Baigue, 2016, p.76).

Para la presente investigación se tomó el diseño descriptivo simple como elemento base de estudio donde:

$$M - O$$

M: La muestra El despacho anticipado en la Intendencia de la Aduana Marítima del Callao, teniendo en cuenta como muestra la Sección de Despacho de Importación.

O: La información estará basada en los Costos Logísticos derivados de los procesos operativos.

2.2. Variables, operacionalización de variables.

2.2.1 Identificación de la variable

Variable 1: Despacho Anticipado

Definición conceptual. Es la modalidad de despacho que permite numerar la Declaración Aduanera de Mercancías dentro de los 30 días calendarios previos al arribo del medio de transporte. La carga debe de estar embarcada al Perú. (Ministerio de Economía y Finanzas, 2017).

Definición operacional. Son los procesos aduaneros vigentes que permiten numerar la declaración aduanera de mercancías y permitir el retiro de las mismas para su consumo a nivel nacional.

Variable 2: Costos Logísticos

Definición conceptual: La logística y los resultados por el traslado físico del producto, bienes de un origen a destino según lo que necesite el cliente” (Falla, 2017, p.20).

Definición operacional: Son los pagos que deben de incurrir los Importadores al momento de transportar sus mercancías a territorio nacional y asumir los costos operacionales que involucre el proceso logístico.

2.2.2 Operacionalización de variables

Tablas 2

Operacionalización de la variable Independiente: Despacho Anticipado

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores
Procesos para la Numeración de la DAM	Modalidades de despacho anticipado	1,2,3,4	Escala Si (0) No (1) Ni Si Ni No (2)
	Numeración de la Declaración	5,6, 7	
	Canales de Control	8, 9,10	
	Levante en 48 horas	11,12,13	
Procesos para el Retiro de la mercancía	Almacenes aduaneros	14,15,16	
	Retiro de la Mercancía	17,18,19,20	

Tablas 3

Operacionalización de la variable dependiente Costos Logísticos

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala y valores
Costos Operacionales	Agencias Marítimas	S/N	Escala de Razón
Costos de transportación	Agencias Marítimas	S/N	
	Líneas Navieras	S/N	

2.3. Población y muestra

Población

Para poder identificar la población en nuestro trabajo se tomó en cuenta que dentro de la propuesta planteada, de despacho anticipado la ubicación de la población que identificó la ocurrencia se dio en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, dicho esto, podemos indicar que la Intendencia de Aduana Marítima está dividida en Áreas estratégicas, las cuales se encargan de supervisar, controlar y verificar las mercancías nacionales o nacionalizadas por régimen aduanero, en este caso, el Área que se encarga del control aduanero de Importación es la Sección de Despacho.

En la Sección de Despacho de Importación laboran actualmente un total de 50 personas entre Jefes, Coordinadores, Especialistas de Aduanas y Personal documentario los cuales se encargan de hacer cumplir las disposiciones aduaneras vigentes; a los cuales se aplicó la encuesta correspondiente.

Muestra

En la determinación del tamaño de muestra se aplicó el muestro aleatorio simple, tomando en consideración un nivel de significación $\alpha= 5\%$ y un error de precisión de 0.1; tomando como prevalencia favorable a la variable en estudio 0.5 y la prevalencia no favorable de dicha variable igual a 0.5; consignando un valor de 1.96 para la normal estándar:

$$n = \frac{Z^2 p.qN}{e^2 (N - 1) + Z^2 p.q}$$

Reemplazando por sus valores numéricos se estimó que n es igual 34

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Para la variable independiente Despacho Anticipado tomaremos como datos la fiabilidad de las encuestas realizadas en total 34, demostrado en los siguientes cuadros.

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	34	100.0
	Excluido ^a	0	0.0
	Total	34	100.0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Fuente: SPSS Statistics

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
.852	.858	20

Fuente: SPSS Statistics

ESTADISTICAS DE ELEMENTOS			
	Media	Desviación estándar	N
Despacho Anticipado Agiliza	.26	.618	34
Despacho Anticipado menores costos	.91	.514	34
Despacho Anticipado facilita	.26	.618	34
Despacho Anticipado mojaras	1.59	.783	34
Numeración DAM antes de llegada	.26	.618	34
Numeración DAM validación	.91	.514	34
Numeración DAM mejoras	1.59	.783	34
Canales de Control necesarios	.24	.654	34
Canales de Control facilita	.91	.514	34
Canales de Control mejoras	1.59	.783	34
Levante en 48 horas agiliza	.35	.734	34
Levante en 48 horas facilita	.24	.606	34
Levante en 48 horas mejoras	.91	.514	34
Almacenes Aduaneros infraestructura	1.09	.514	34
Almacenes Aduaneros cobros	.26	.618	34
Almacenes Aduaneros mejoras	1.59	.783	34
Retiro de Mercancías costos	.26	.618	34
Retiro de Mercancías tiempos	1.09	.514	34
Retiro de Mercancías influencia DA	.91	.514	34
Retiro de Mercancías mejoras	1.59	.783	34

Fuente: SPSS Statistic

CORRELACIONES

		Despach o Anticipa do Agiliza	Despacho Anticipado menores costos	Despac ho Anticip ado facilita	Despacho Anticipad o mojaras	Numeraci ón DAM antes de llegada	Numeración DAM validación	Numeraci ón DAM mejoras	Canales de Control necesario s	Canales de Control facilita	Canales de Control mejoras	Levant e en 48 horas agiliza	Levante en 48 horas facilita	Levant e en 48 horas mejora s	Almacenes Aduaneros infraestructu ra	Almacenes Aduaneros cobros	Almac enes Aduan eros mejora s	Retiro de Merca nías costos	Retiro de Mercancí as tiempos	Retiro de Merca nías influen cia DA	Retiro de Merca nías mejora s
Despacho Anticipado Agiliza	Correlación de Pearson	1	.266	1,000**	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)		.128	0.000	.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548	0.000	.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Despacho Anticipado menores costos	Correlación de Pearson	.266	1	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128		.128	.921	.128	0.000	.921	.512	0.000	.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Despacho Anticipado facilita	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128		.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548	0.000	.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Despacho Anticipado mojaras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548		.548	.921	0.000	.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	0.000
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Numeración DAM antes de llegada	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1,000**	.107	1	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128	0.000	.548		.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548	0.000	.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Numeración DAM validación	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128		.921	.512	0.000	.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921

	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	
Numeración DAM mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921		.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	0.000
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Canales de Control necesarios	Correlación de Pearson	-.159	-.117	-.159	.195	-.159	-.117	.195	1	-.117	.195	.201	.009	-.117	.117	-.159	.195	-.159	.117	-.117	.195
	Sig. (bilateral)	.370	.512	.370	.269	.370	.512	.269		.512	.269	.255	.960	.512	.512	.370	.269	.370	.512	.512	.269
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Canales de Control facilita	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128	0.000	.921	.512		.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Canales de Control mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921	0.000	.269	.921		.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	0.000
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Levante en 48 horas agiliza	Correlación de Pearson	-.212	.085	-.212	-.161	-.212	.085	-.161	.201	.085	-.161	1	.353*	.085	.076	-.212	-.161	-.212	.076	.085	-.161
	Sig. (bilateral)	.228	.633	.228	.362	.228	.633	.362	.255	.633	.362		.041	.633	.671	.228	.362	.228	.671	.633	.362
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Levante en 48 horas facilita	Correlación de Pearson	-.171	.069	-.171	-.045	-.171	.069	-.045	.009	.069	-.045	.353*	1	.069	.417*	-.171	-.045	-.171	.417*	.069	-.045
	Sig. (bilateral)	.333	.700	.333	.800	.333	.700	.800	.960	.700	.800	.041		.700	.014	.333	.800	.333	.014	.700	.800
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Levante en 48 horas mejoras	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1	.259	.266	-.018	.266	.259	1,000**	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128	0.000	.921	.512	0.000	.921	.633	.700		.139	.128	.921	.128	.139	0.000	.921
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Almacenes Aduaneros infraestructura	Correlación de Pearson	-.076	.259	-.076	.319	-.076	.259	.319	.117	.259	.319	.076	.417*	.259	1	-.076	.319	-.076	1,000**	.259	.319
	Sig. (bilateral)	.671	.139	.671	.066	.671	.139	.066	.512	.139	.066	.671	.014	.139		.671	.066	.671	0.000	.139	.066
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Almacenes Aduaneros cobros	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1,000**	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1	.107	1,000**	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128	0.000	.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671		.548	0.000	.671	.128	.548

	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	
Almacenes Aduaneros mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1	.107	.319	-.018	1,000**
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921	0.000	.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548		.548	.066	.921	0.000
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías costos	Correlación de Pearson	1,000**	.266	1,000**	.107	1,000**	.266	.107	-.159	.266	.107	-.212	-.171	.266	-.076	1,000**	.107	1	-.076	.266	.107
	Sig. (bilateral)	0.000	.128	0.000	.548	0.000	.128	.548	.370	.128	.548	.228	.333	.128	.671	0.000	.548		.671	.128	.548
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías tiempos	Correlación de Pearson	-.076	.259	-.076	.319	-.076	.259	.319	.117	.259	.319	.076	.417*	.259	1,000**	-.076	.319	-.076	1	.259	.319
	Sig. (bilateral)	.671	.139	.671	.066	.671	.139	.066	.512	.139	.066	.671	.014	.139	0.000	.671	.066	.671		.139	.066
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías influencia DA	Correlación de Pearson	.266	1,000**	.266	-.018	.266	1,000**	-.018	-.117	1,000**	-.018	.085	.069	1,000**	.259	.266	-.018	.266	.259	1	-.018
	Sig. (bilateral)	.128	0.000	.128	.921	.128	0.000	.921	.512	0.000	.921	.633	.700	0.000	.139	.128	.921	.128	.139		.921
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Retiro de Mercancías mejoras	Correlación de Pearson	.107	-.018	.107	1,000**	.107	-.018	1,000**	.195	-.018	1,000**	-.161	-.045	-.018	.319	.107	1,000**	.107	.319	-.018	1
	Sig. (bilateral)	.548	.921	.548	0.000	.548	.921	0.000	.269	.921	0.000	.362	.800	.921	.066	.548	0.000	.548	.066	.921	
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34

****.** La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

*****. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

Fuente SPSS Statistics

Estadísticas de escala			
Media	Varianza	Desviación estándar	N de elementos
16.82	42.877	6.548	20

Fuente SPSS Statistics

Para la variable dependiente costos logísticos tomaremos como técnica e instrumento la escala de razón la cual en base a los tarifarios vigentes en los procesos logísticos buscaremos encontrar la solución concreta del porque existe problemas en los costos operacionales y de transportación dentro de los procesos aduaneros vigentes.

2.5. Métodos de análisis de datos

Para el desarrollo del análisis de la información se utilizó la estadística descriptiva correspondiente; prueba de normalidad y los análisis de correlación bivariadas entre los ítems o preguntas vinculados al modelo.

ESTADISTICA DESCRIPTIVA DE LAS VARIABLES ASOCIADAS AL DESARROLLO DE LA INVESTIGACION

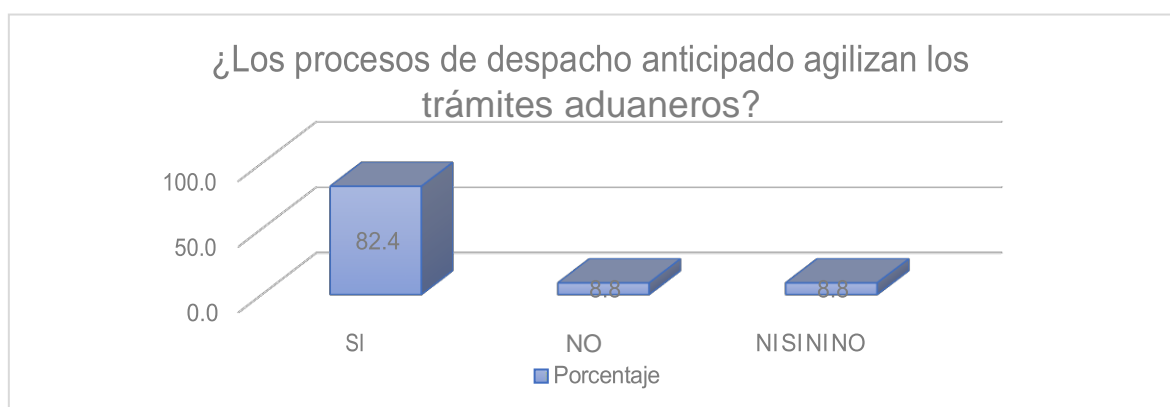
		Despa cho Antici pado Agiliz a	Despa cho Antici pado menor es costos	Despa cho Antici pado facilit a	Despa cho Antici pado mojar as	Numer ación DAM antes de llegad a	Numer ación DAM valida ción	Numer ación DAM mejora s	Canal es de Contr ol neces arios	Can ales de Con trol facilit a	Can ales de Con trol mej oras	Lev ante en 48 hora s agiliz a	Lev ante en 48 hora s facilit a	Lev ante en 48 hora s mej oras	Almace nes Aduane ros infraestr uctura	Alma cenes Adua neros cobro s	Alma cenes Adua neros mejor as	Retiro de Merca ncías costos	Retiro de Merca ncías tiemp os	Retiro de Merca ncías influe ncia DA	Retiro de Merca ncías mejor as
N	Váli do	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
	Perd idos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Media		.26	.91	.26	1.59	.26	.91	1.59	.24	.91	1.59	.35	.24	.91	1.09	.26	1.59	.26	1.09	.91	1.59
Mediana		0.00	1.00	0.00	2.00	0.00	1.00	2.00	0.00	1.00	2.00	0.00	0.00	1.00	1.00	0.00	2.00	0.00	1.00	1.00	2.00
Moda		0	1	0	2	0	1	2	0	1	2	0	0	1	1	0	2	0	1	1	2
Desvi ación estánd ar		.618	.514	.618	.783	.618	.514	.783	.654	.514	.783	.734	.606	.514	.514	.618	.783	.618	.514	.514	.783
Varianza		.382	.265	.382	.613	.382	.265	.613	.428	.265	.613	.538	.367	.265	.265	.382	.613	.382	.265	.265	.613

Fuente SPSS Statistics

TABLAS DE FRECUENCIAS

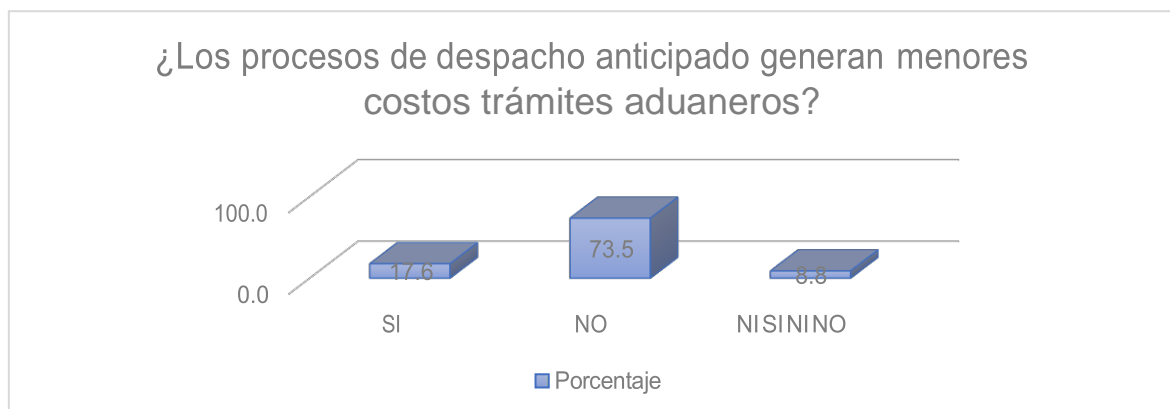
¿Los procesos de despacho anticipado agilizan los trámites aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



¿Los procesos de despacho anticipado generan menores costos trámites aduaneros?

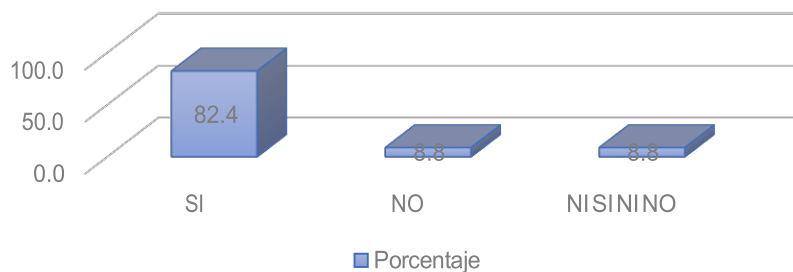
	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



¿Cree usted que la modalidad de despacho anticipado es una herramienta facilitadora del comercio exterior?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

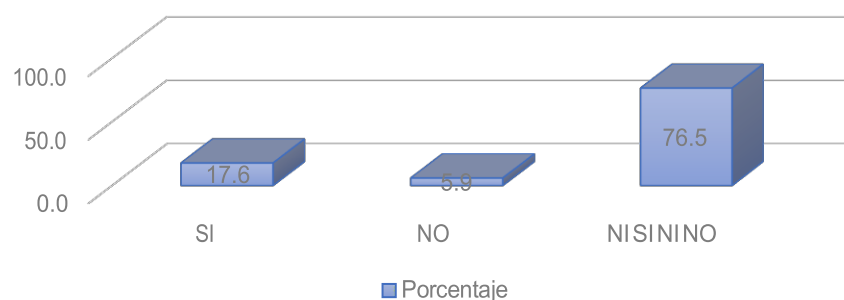
¿Cree usted que la modalidad de despacho anticipado es una herramienta facilitadora del comercio exterior?



¿Podría existir mejoras en los procesos de despacho anticipado?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

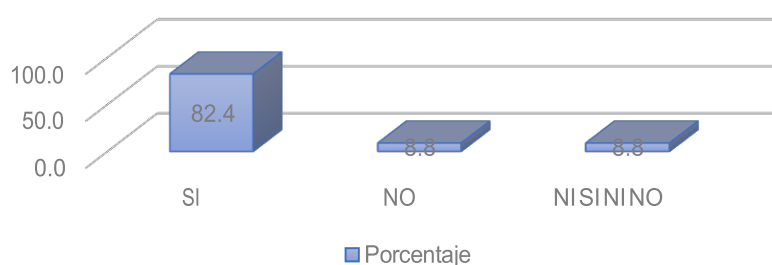
¿Podría existir mejoras en los procesos de despacho anticipado?



¿Cree usted que la declaración aduanera se debe de seguir numerando antes de la llegada de las mercancías a territorio nacional?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

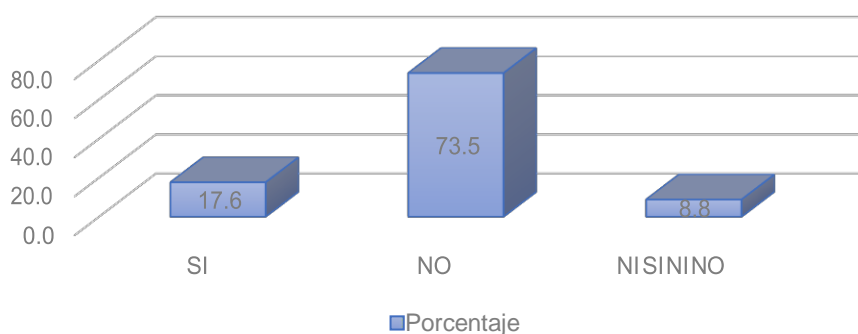
¿Cree usted que la declaración aduanera se debe de seguir numerando antes de la llegada de las mercancías a territorio nacional?



¿Existen los mecanismos suficientes para la validación de la información al instante?

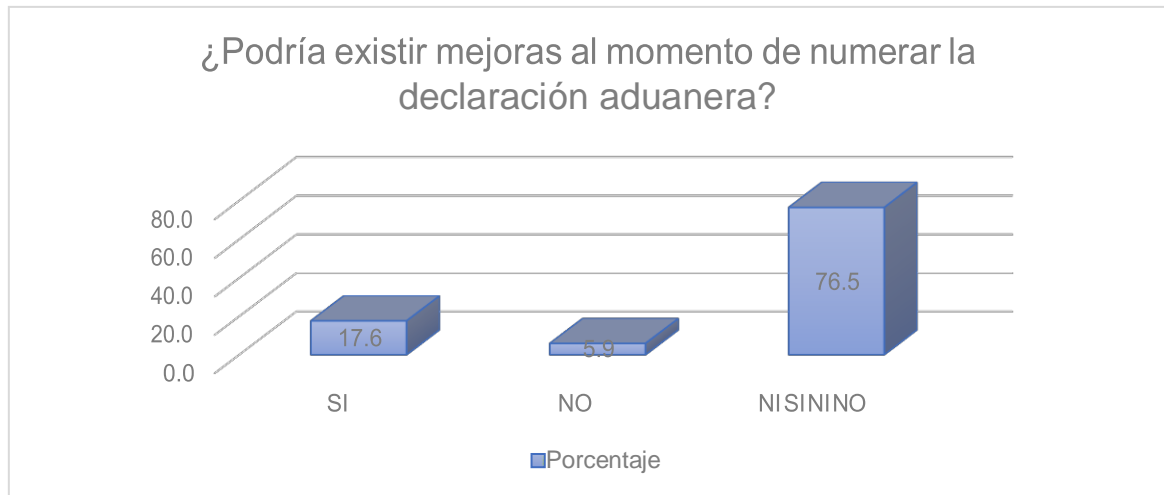
	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

¿Existen los mecanismos suficientes para la validación de la información al instante?



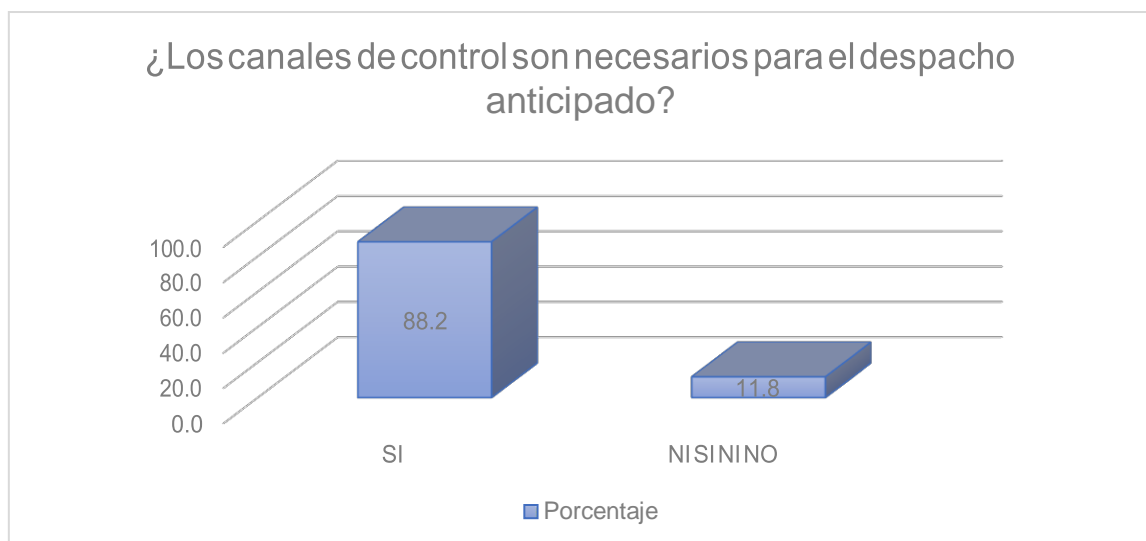
¿Podría existir mejoras al momento de numerar la declaración aduanera?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



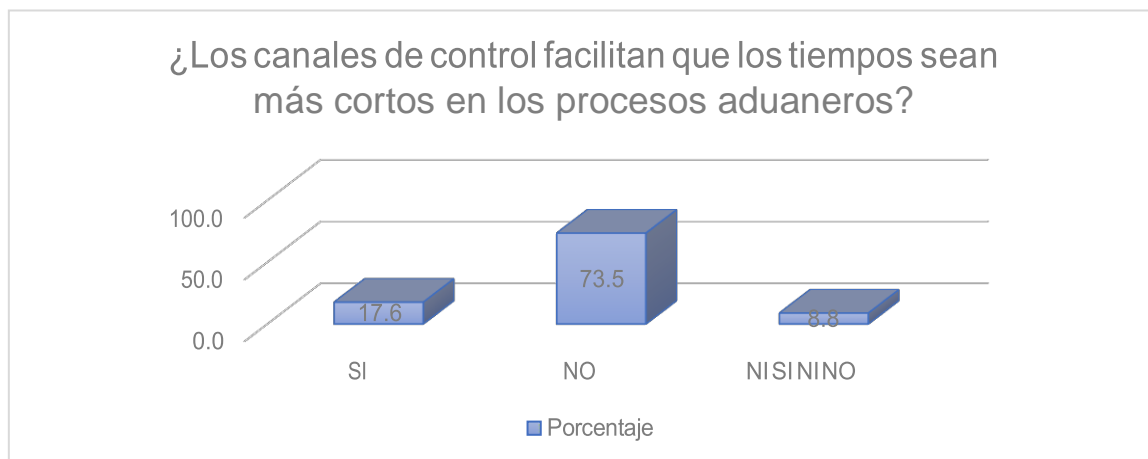
¿Los canales de control son necesarios para el despacho anticipado?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	30	88.2	88.2	88.2
	NI SI NI NO	4	11.8	11.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



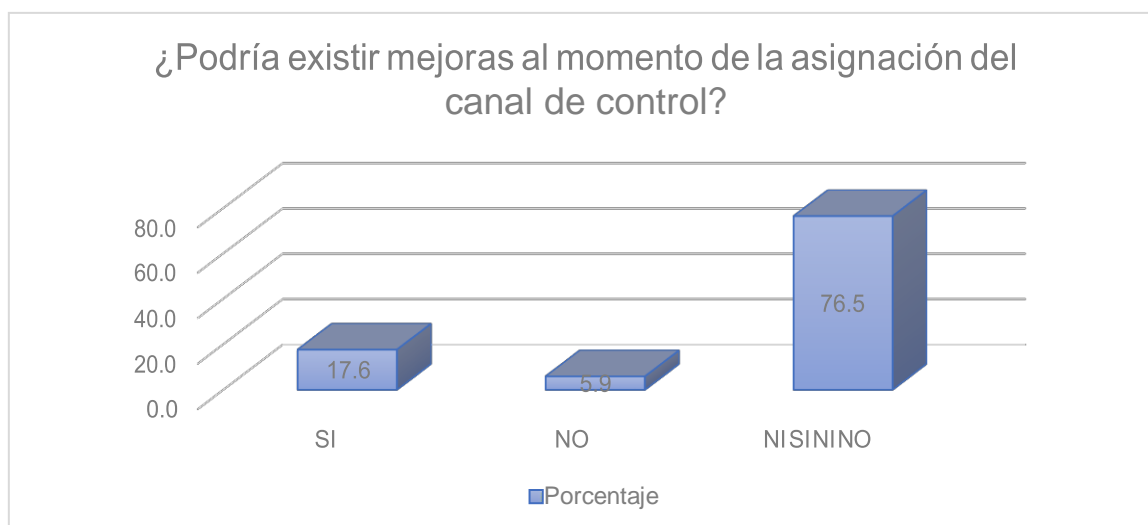
¿Los canales de control facilitan que los tiempos sean más cortos en los procesos aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



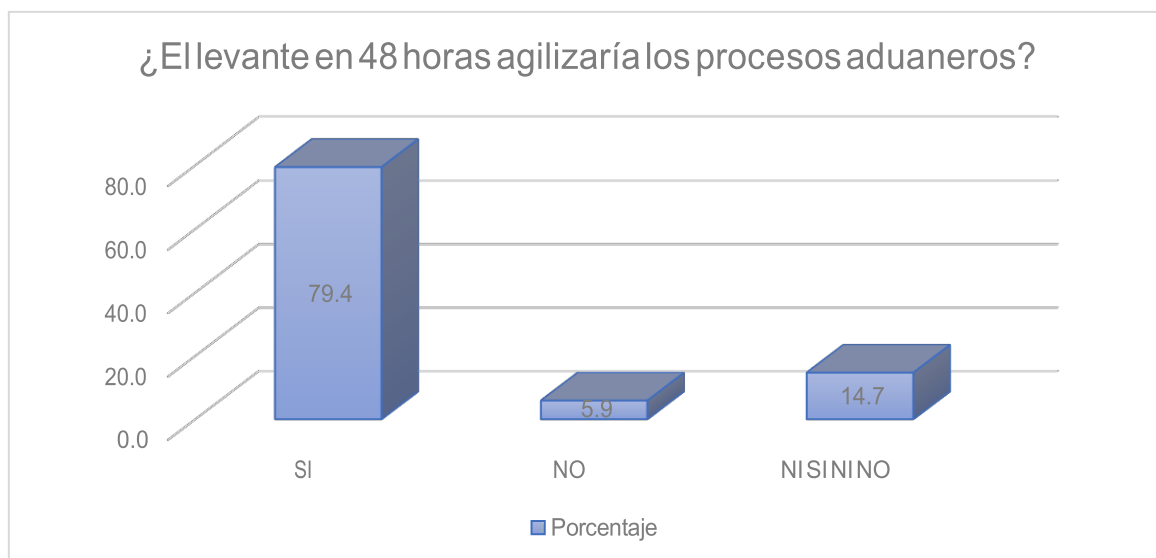
¿Podría existir mejoras al momento de la asignación del canal de control?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



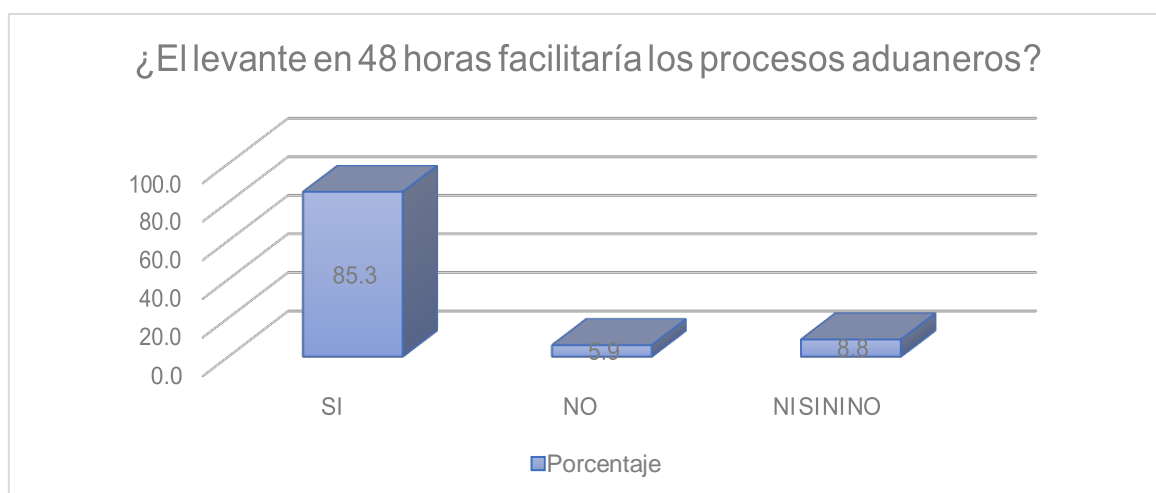
¿El levante en 48 horas agilizaría los procesos aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	27	79.4	79.4	79.4
	NO	2	5.9	5.9	85.3
	NI SI NI NO	5	14.7	14.7	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



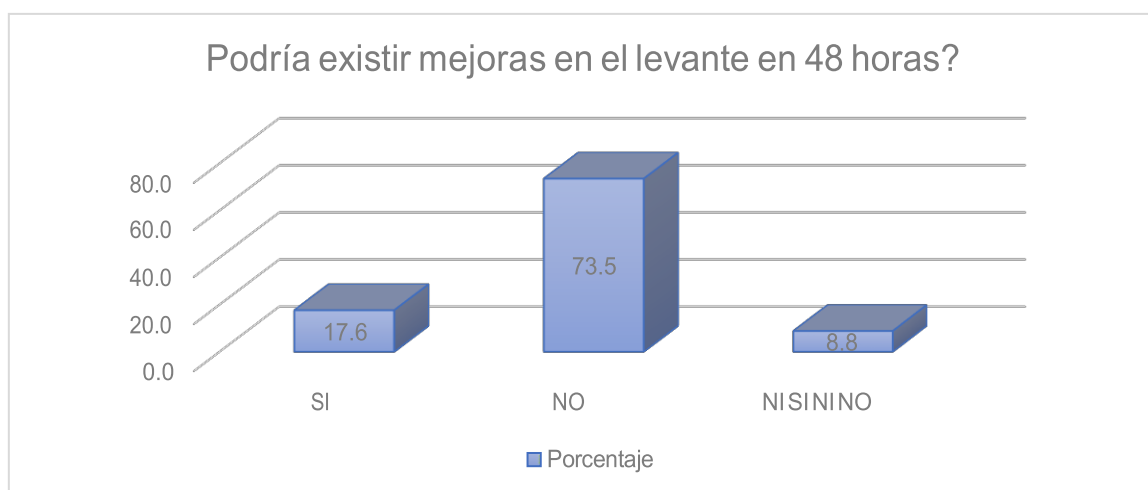
¿El levante en 48 horas facilitaría los procesos aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	29	85.3	85.3	85.3
	NO	2	5.9	5.9	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



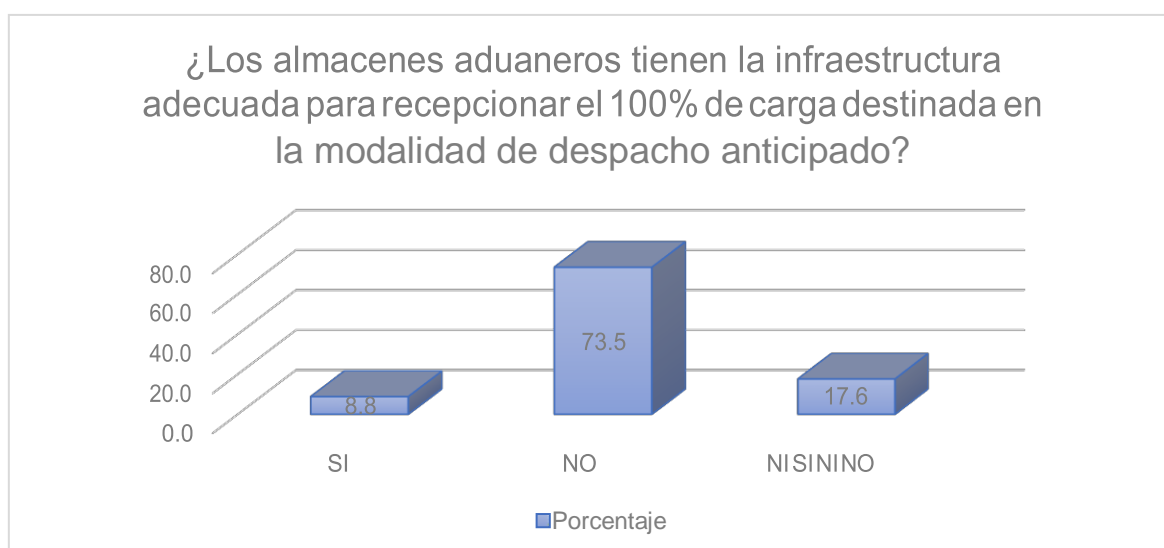
¿Podría existir mejoras en el levante en 48 horas?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



¿Los almacenes aduaneros tienen la infraestructura adecuada para recepcionar el 100% de carga destinada en la modalidad de despacho anticipado?

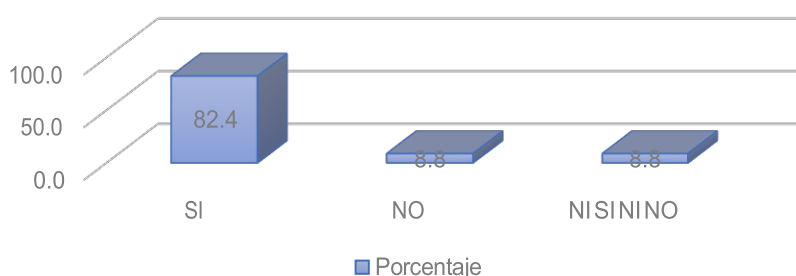
	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	3	8.8	8.8	8.8
	NO	25	73.5	73.5	82.4
	NI SI NI NO	6	17.6	17.6	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

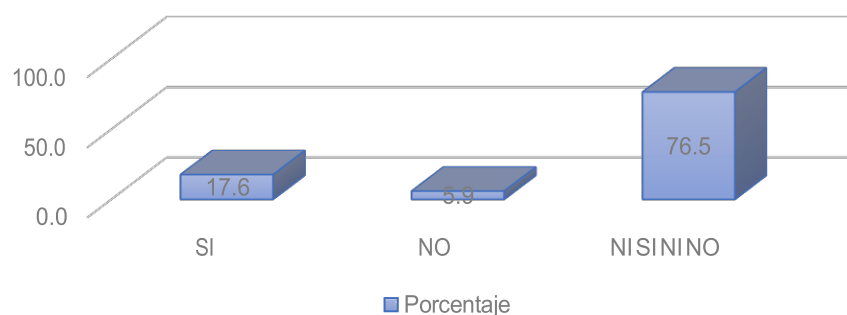
¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía?



¿Podría existir una mejora para los Almacenes Aduaneros?

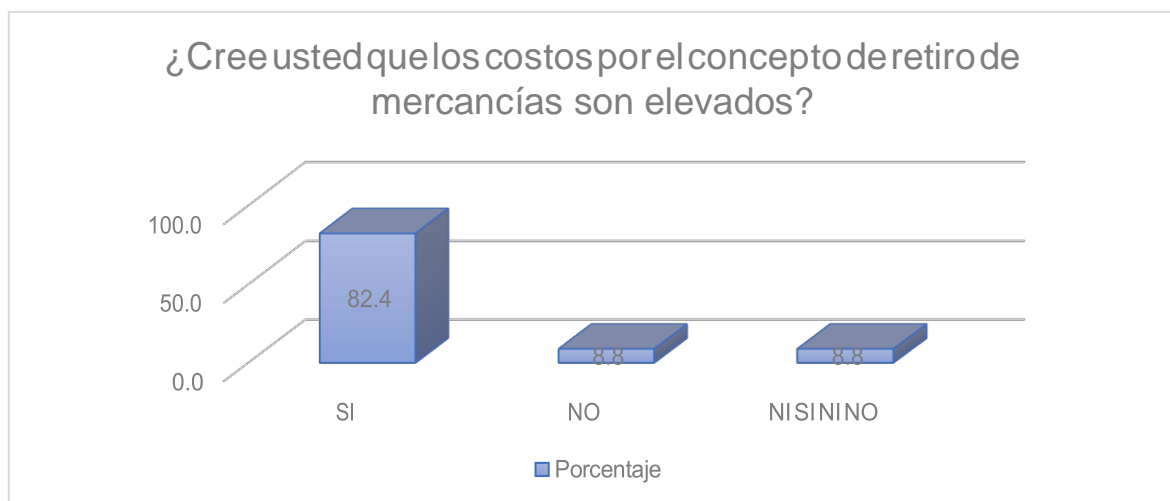
	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

¿Podría existir una mejora para los Almacenes Aduaneros?



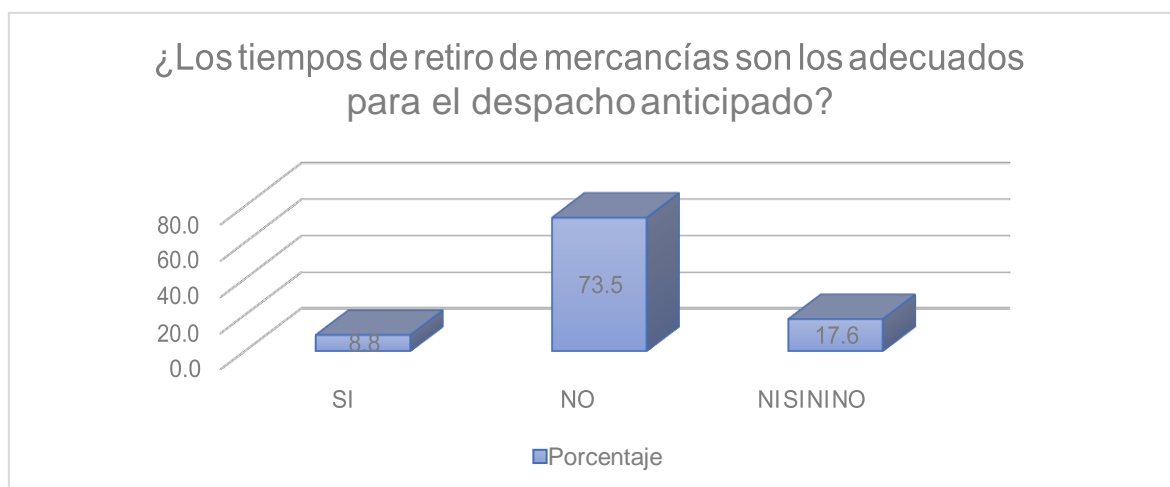
¿Cree usted que los costos por el concepto de retiro de mercancías son elevados?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	28	82.4	82.4	82.4
	NO	3	8.8	8.8	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



¿Los tiempos de retiro de mercancías son los adecuados para el despacho anticipado?

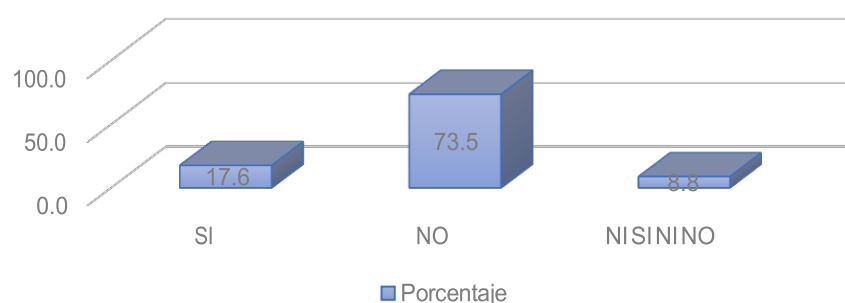
	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	3	8.8	8.8	8.8
	NO	25	73.5	73.5	82.4
	NI SI NI NO	6	17.6	17.6	100.0
	Total	34	100.0	100.0	



¿Cree usted que en el despacho anticipado influiría para que el retiro de mercancías sea más rápido en los almacenes aduaneros?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	25	73.5	73.5	91.2
	NI SI NI NO	3	8.8	8.8	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

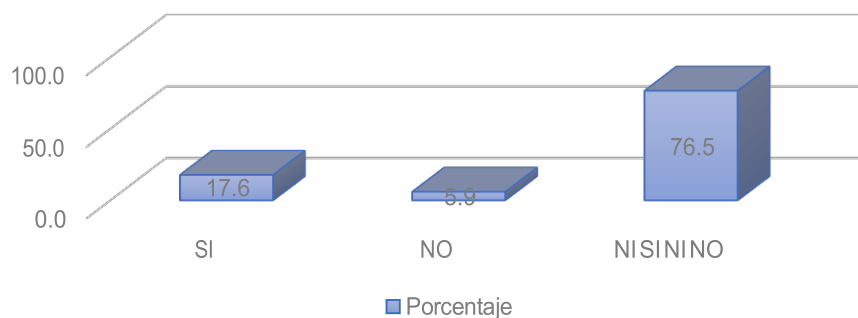
¿Cree usted que en el despacho anticipado influiría para que el retiro de mercancías sea más rápido en los almacenes aduaneros?



¿Podría existir una mejora para el retiro de mercancías?

	RESPUESTA	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
VALIDO	SI	6	17.6	17.6	17.6
	NO	2	5.9	5.9	23.5
	NI SI NI NO	26	76.5	76.5	100.0
	Total	34	100.0	100.0	

¿Podría existir una mejora para el retiro de mercancías?



PRUEBA DE NORMALIDAD APLICADA A LA DISTRIBUCION DE OBSERVACIONES PROVENIENTES DE LA ENCUESTA APLICADA EN EL PRESENTE ESTUDIO.

		Despacho Anticipado Agiliza	Despacho Anticipado menores costos	Despacho Anticipado facilita	Despacho Anticipado mojaras	Numeración DAM antes de llegada	Numeración DAM validación	Numeración DAM mejoras	Canales de Control necesarios	Canal es de Control facilita	Canal es de Control mejoras	Levan te en 48 horas agiliza	Levan te en 48 horas facilita	Levan te en 48 horas mejoras	Almacenes Aduaneros infraestructura	Almacenes Aduaneros cobros	Almacenes Aduaneros mejoras	Retiro de Mercancías costos	Retiro de Mercancías tiempos	Retiro de Mercancías influencia DA	Retiro de Mercancías mejoras
	N	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Parámetros normales ^{a,b}	Media	.26	.91	.26	1.59	.26	.91	1.59	.24	.91	1.59	.35	.24	.91	1.09	.26	1.59	.26	1.09	.91	1.59
	Desviación estándar	.618	.514	.618	.783	.618	.514	.783	.654	.514	.783	.734	.606	.514	.514	.618	.783	.618	.514	.514	.783
Máximas diferencias extremas	Absoluta	.489	.392	.489	.465	.489	.392	.465	.523	.392	.465	.479	.504	.392	.392	.489	.465	.489	.392	.392	.465
	Positivo	.489	.344	.489	.300	.489	.344	.300	.523	.344	.300	.479	.504	.344	.392	.489	.300	.489	.392	.344	.300
	Negativo	-.334	-.392	-.334	-.465	-.334	-.392	-.465	-.360	.392	.465	.315	.349	.392	-.344	-.334	-.465	-.334	-.344	-.392	-.465
Estadístico de prueba		.489	.392	.489	.465	.489	.392	.465	.523	.392	.465	.479	.504	.392	.392	.489	.465	.489	.392	.392	.465
Sig. asintótica (bilateral)		,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c	,000 ^c

a. La distribución de prueba es normal.

b. Se calcula a partir de datos.

c. Corrección de significación de Lilliefors.

FUENTE: SPSS Statistics

PRUEBAS DE HIPÓTESIS

		Despacho Anticipado Agiliza	Despacho Anticipado menores costos	Despacho Anticipado facilita	Despacho Anticipado mojaras	Numeración DAM antes de negociar	Numeración DAM después de negociar	Numeración DAM mejoras	Canales de Control necesarios	Canal es de Control necesarios	Canal es de Control mejoras	Levan te en 48 horas agiliza	Levan te en 48 horas facilita	Levan te en 48 horas mejoras	Almacenes Aduaneros infraestructura	Almacenes Aduaneros mejoras	Almacenes Aduaneros mejoras	Retiro de Mercancías costos	Retiro de Mercancías tiempos	Retiro de Mercancías influencia DA	Retiro de Mercancías mejoras
N		34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34	34
Parámetros normales	Media	.26	.91	.26	1.59	.26	.91	1.59	.24	.91	1.59	.35	.24	.91	1.09	.26	1.59	.26	1.09	.91	1.59
	Desviación estándar	.618	.514	.618	.783	.618	.514	.783	.654	.514	.783	.734	.606	.514	.514	.618	.783	.618	.514	.514	.783
Maximas diferencias as extremas	Absoluta	.489	.392	.489	.465	.489	.392	.465	.523	.392	.465	.479	.504	.392	.392	.489	.465	.489	.392	.392	.465
	Positivo		.344	.489	.300	.489	.344	.300	.523	.344	.300	.479	.504	.344	.392	.489	.300	.489	.392	.344	.300
	Negativ	.489									-	-	-	-	-						
o Estadístico de		-.334	-.392	-.334	-.465	-.334	-.392	-.465	-.360	.392	.465	.315	.349	.392	-.344	-.334	-.465	-.334	-.344	-.392	-.465
prueba Sig. asintótica (bilateral)		.489 ,000 ^c	.392 ,000 ^c	.489 ,000 ^c	.465 ,000 ^c	.489 ,000 ^c	.392 ,000 ^c	.465 ,000 ^c	.523 ,000 ^c	.392 ,000 ^c	.465 ,000 ^c	.479 ,000 ^c	.504 ,000 ^c	.392 ,000 ^c	.392 ,000 ^c	.489 ,000 ^c	.465 ,000 ^c	.489 ,000 ^c	.392 ,000 ^c	.392 ,000 ^c	.465 ,000 ^c

- La distribución de prueba es normal.
- Se calcula a partir de datos.
- Corrección de significación de Lilliefors.

FUENTE: SPSS Statistics

2.7. Aspectos éticos

Para el presente trabajo de investigación se tomó como punto de partida la ley aduanera vigente a la fecha, respetando sus procesos y pasos en lo general sin buscar cambiarle el sentido de las normas creadas por nuestro estado peruano, posterior tomamos datos recolectados de entidades del estado que profundizan y hablan de los procesos aduaneros vigentes, estos datos no sufrieron modificación y se respecto lo investigado por el autor, también podemos indicar que no se realizaron copias de otros proyectos respetando la propiedad intelectual de los autores citados, y fueron demostrados en datos reales extraídos de fuentes confiables teniendo en cuenta la responsabilidad social, jurídica, política y ética.

III. RESULTADOS

Del procesamiento de la encuesta se tiene la descripción vinculada al comportamiento de la respuesta por cada pregunta realizada sobre el despacho anticipado y confrontado con los costos lógicos:

HIPOTESIS GENERAL

La propuesta de un modelo de despacho anticipado que reduzca los costos logísticos en el proceso de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, Callao 2018.

Ho: La propuesta de un despacho anticipado que no reduce los costos en el proceso de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, Callao 2018.

Ha: La propuesta de un despacho anticipado que si reduce los costos en el proceso de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, Callao 2018.

Resumen de procesamiento de casos						
	Casos					Total
	Válido		Perdidos		N	
	N	Porcentaje	N	Porcentaje		
¿Los procesos de despacho anticipado generan menores costos trámites aduaneros? *						
¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía?	34	100,0%	0	0,0%	34	100,0%

FUENTE: SPSS Statistics

¿Los procesos de despacho anticipado generan menores costos en los trámites aduaneros? *¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía? tabulación cruzada						
RECuento						
		¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía?				TOTAL
		SI	NO	NI	SI NI NO	
¿Los procesos de despacho anticipado generan menores costos en los trámites aduaneros?	SI	6	0		0	6
	NO	21	1		3	25
	NI	1	2		0	3
TOTAL		28	3		3	34

FUENTE: SPSS Statistics

MEDIDAS SIMETRICAS					
		Valor	Error estándar asintótico ^a	Aprox. S ^b	Aprox. Sig.
Intervalo por intervalo	R de persona	,266	,096	1,562	,128 ^c
Ordinal por ordinal	Correlación de Spearman	,350	,121	2,113	,043 ^c
N de casos válidos		34			

a. No se supone la hipótesis nula.

b. Utilización del error estándar asintótico que asume la hipótesis nula.

c. Se basa en aproximación normal.

FUENTE: SPSS Statistics

INTERPRETACION

Todos los procesos están unificados en un solo protocolo por tal motivo nos orientamos en establecer una respuesta concreta sobre nuestra variable independiente.

De la aplicación de la prueba de correlación para las variables en estudio se concluye a nivel poblacional que la propuesta de un despacho anticipado reduce los costos en el proceso de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, para el año en estudio 2018.

IV. DISCUSION

4.1 discusión con las teorías

En el presente trabajo quedó demostrado que el despacho anticipado facilita el comercio exterior ya que es una herramienta brindada por la autoridad aduanera para agilizar los trámites aduaneros vigentes en la actualidad, esto se evidencia por los aspectos siguientes:

- Se observa: En la tabla 1 pagina 22 y tabla 4 de los anexos, observamos que las modalidades de despacho más utilizadas a nivel nacional en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao es el despacho anticipado y el despacho diferido los cuales representan el 30% y el 69% respectivamente, haciendo una comparación con los tiempos de cada proceso operativo el despacho anticipado como mínimo de tiempo para la tramitación del régimen aduanero y retiro de la carga toma 2.42 días aproximados, mientras el despacho diferido toma como tiempo mínimo para el retiro de la carga unos 8.82 días, evidenciando que el despacho anticipado se realiza en menor tiempo.
- Se tiene en la tabla 5, 6, 7, 8 de los anexos adjuntos, referido a los procesos para el retiro de la mercancía desde su llegada al territorio aduanero nacional y posterior retiro de los depósitos aduaneros asignados, demandan para la modalidad de despacho anticipado el tiempo de 5.69 días promedio como mínimo incluido todo tramite, en cambio en la modalidad de despacho diferido toma un tiempo mínimo de 12.36 días, ratificando de esta manera que el mejor proceso aduanero para minimizar tiempos en los trámites aduaneros es el despacho anticipado.

Según la variable dependiente costos logísticos los cuales abarcan todos los importes económicos a cancelar para el ingreso de las cargas provenientes del exterior o territorio aduanero nacional como para la salida del mismo, en la tabla 8, encontramos que los depósitos temporales portuarios donde ingresa directamente la carga y puede entregarse al mismo dueño o consignatario inmediatamente a su llegada, los importes a pagar son mucho menores a lo que se pueda incurrir si la carga ingresa a un deposito temporal extra portuario el cual genera más gastos ya que se incurre en costos adicionales antes de la entrega de la carga al dueño o consignatario los cuales pueden ser; traslado de la carga de un punto hacia otro punto de almacenamiento para su posterior tramitación ante la autoridad aduanera, estiba, desestiba y otras que puedan ocasionar la entrega de la misma; por consiguiente, se desprende que la modalidad de despacho anticipado minimiza los costos en los procesos aduaneros.

En concordancia con las teorías:

a) **La numeración de la Declaración Aduanera de Mercancías:** debe de realizarse como siempre antes de la llegada de la carga a territorio nacional aduanero, en base a lo indicado se gana más tiempo para el retiro de las mercancías apenas ingresen a los depósitos aduaneros extra portuarios, este proceso va de la mano con el protocolo aduanero destinado para entregar la carga en 48 horas al dueño o consignatario; si hacemos una comparación entre el levante en 48 horas y el despacho anticipado podemos indicar que para ambos casos el proceso minimiza tiempos, pero si genera mayores gastos el despacho en 48 horas que en el despacho anticipado, dado que se utiliza una garantía bancaria dependiendo del tipo de Importador frecuente.

b) **Los canales de control:** sirven como herramientas adecuadas para poder fiscalizar de una manera correcta las cargas provenientes del exterior, el canal verde es generalmente asignado a los importadores frecuentes que no tienen incidencia tributaria, el canal naranja es el medio que permite a la autoridad aduanera revisar los documentos antes o posterior a la llegada de la carga, el canal roja es utilizado por la autoridad aduanera para revisar físicamente las mercancías que pudieran ingresar al país sin contar con los requisitos necesarios para su uso o consumo, generalmente el canal rojo es asignado para mercancías restringidas o para los importadores que no son frecuentes.

c) **Los almacenes aduaneros:** son los recintos autorizados por aduanas para recepcionar las cargas provenientes del exterior para su posterior revisión y autorización de ingreso, este proceso es simultaneo con el retiro de las mercancías, ya que son costos logísticos que se generan a causa de los problemas que puedan surgir durante los trámites aduaneros de Importación, lo cual nos permite concluir que en nuestro país existen problemas para supervisar los importes que pueden cobrar los almacenes aduaneros para el retiro de la carga, con el estudio realizado se ha llegado a ratificar lo planteado por MINCETUR, en lo referente a los cobros.

Según El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios realiza el siguiente análisis de la problemática de los almacenes aduaneros con el retiro de carga.

La falta de coordinación entre las autoridades portuarias y aduaneras es un tema crítico y el más importante por mejorar o revisar y se refiere a la baja o nula coordinación institucional entre Aduanas y la Autoridad Portuaria. Buena parte de

esa falta de coordinación es derivada de la falta de compatibilidad entre la normativa vigente de ambos sectores, muy particularmente en lo que se refiere, primero, a la definición de zona portuaria y territorio aduanero primario, y, segundo, a la superposición de responsabilidades y autoridad en los controles y seguridad del puerto. Resolver esa falta de compatibilidad normativa es esencial para armonizar una estrategia viable al problema actual: espacios físicos portuarios, rol de los depósitos temporales extra-portuarios, medidas de seguridad y protección de las cargas y comercio seguro (pág. 97).

Esto ha permitido afirmar que las normativas aplicadas para los almacenes aduaneros, con las normativas que rigen para la autoridad aduanera no son las mismas y esto provoca que se generen más costos logísticos a los procesos aduaneros.

d) **Las Agencias de Aduanas:** son los encargados solidarios de realizar todo trámite aduanero vigente y regulado por la autoridad aduanera por encargo del dueño o consignatario de la carga proveniente del exterior, los costos a cobrar por los servicios brindados no son regulados por ninguna autoridad a nivel nacional, esto quiere decir, que los cobros pueden ser excesivos como también mínimos dependiendo del cliente a atender.

e) **Las Agencias Marítimas y las Líneas Navieras:** son las encargadas de realizar los trámites y transportación de la carga de un punto designado por el consignante al punto acordado por el consignatario, quiere decir que estos dos agentes logísticos llegan a ser el intermediario indirecto entre el vendedor extranjero y el comprador nacional para transportar la carga.

A nivel nacional El Agente Marítimo sirve como representante en el país de las Líneas Navieras internacionales que transportan la carga, es por ello que las Agencias Marítimas en el Perú brindan un servicio a las Líneas Navieras Internacionales para ser su representante en el país y recepcionar la mercancías por su encargo, esto genera que las Líneas Navieras tengan que pagar por el servicio de recepción de las cargas a los Agentes Marítimos por ser su representante en el país ya que las Líneas Navieras cobran un Flete al vendedor o comprador según corresponda el contrato de compra venta internacional.

Para El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, 2017, en su boletín Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios indica lo siguiente:

El cobro por emisión del B/L por parte de la Línea Naviera, pago para que se emita el comprobante de la transacción de transporte y propiedad de la carga, es irregular y fuera de precedente. Comparado con una operación comercial nacional, sería el equivalente al pago por la entrega de la factura correspondiente a un bien adquirido, el B/L es el único documento que emite Línea Naviera por los servicios prestados, si bien su importancia va más allá de un simple documento de transacción de servicios, no deja de ser una factura, el pago correspondiente al Visto Bueno V°B° que se realiza a los Agentes Marítimos es también un cobro cuestionable. El importador está obligado a pagar el refrendo del conocimiento de embarque, previo pago de los demás cobros que hace a las Líneas Navieras y que como se ha señalado previamente en su mayoría son servicios prestados a las naves que deberían ser los que asumen el costo por este servicio, no obstante, se efectúa este pago, el depósito temporal no permite la salida de la carga, aunque éste cuente con el levante aduanero correspondiente (pág. 143).

4.2 discusión con los antecedentes

Valeriano (2014) en la tesis: Optimización del procedimiento de Importación y Operacional de hilo crudo para textil Meka S.A. DE C.V, propone como objetivo el de modernizar los sistemas de integración aduanera dando paso a la mejora de infraestructura, tecnología de punta para así llegar a competir con las grandes potencias del comercio internacional, darle frente a la informalidad luchando contra el comercio informal, esto se puede lograr creando mejores procesos fiscalizadores, mejorar la calidad del servicio y capacitación constante entre sus operadores, por lo expuesto en el objetivo planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis ya que el despacho anticipado es una herramienta para modernizar los trámites aduaneros a nivel internacional, permitiendo que los procesos sean más rápidos, y las empresas que brindan el servicio logísticos tengan la obligación de modernizar los sistemas.

Galicia, (2013) en la tesis: La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México, propone como objetivo profundizar mediante un análisis técnico y operacional la verdadera relevancia de la Importación aduanera de productos en el país de México y con esto obtener lo siguiente: una mejor apertura comercial en todo los procesos operativos, dar un marco jurídico idóneo para las Importaciones, mejorar los procesos aduaneros, formar un proceso aduanero de Importación para el Consumo fácil y con controles claros para el entendimiento de los usuarios, por lo expuesto en el objetivo

planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis que señala al despacho anticipado como un regulador para los controles aduaneros y genera mejor apertura a los productos que pudieran ingresar al territorio aduanero peruano.

Arguedas (2011) en la tesis: La figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico Costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros, propone como objetivo general la importancia que tiene el agente de aduanas dentro de los procesos aduaneros, ya que es un operador dentro de la cadena jurídica, normativa y operacional generando así que prácticamente sea un asesor legal más que un tramitador, por lo expuesto en el objetivo planteado no concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis ya que el agente de aduanas no es el especialista que puede agilizar los trámites aduaneros a nivel nacional del despacho anticipado sino es un pleno tramitador que participa activamente en los procesos aduaneros que se pueden dar a nivel nacional como internacional (OMA) Organización Mundial de Aduanas.

Falla (2017) en la tesis: Despacho Anticipado y costos logísticos de las empresas Importadoras en la Aduana Marítima del Callao, propone como objetivo general determinar la relación que existe entre el despacho anticipado y costos logísticos de las empresas importadoras en la aduana marítima del Callao, por lo expuesto en el objetivo planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis debido a que está dentro de nuestro análisis propuesto pero no visualiza al despacho anticipado como una mejora significativa a los costos logísticos, los cuales son importantes en la cadena logística, dicho esto nuestro análisis no solo busca determinar que el despacho anticipado es un proceso optimo aduanero que minimiza los costos a incurrir para la entrega de la carga final al dueño o consignatario.

Aguirre, Chávez, Paredes, Serrepe, (2016) en la tesis: Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A, propone como objetivo general idear un plan de actividades que genere la satisfacción del cliente al momento de solicitar los servicios de la empresa Ransa manteniendo un buen servicio a menos costo, por lo expuesto en el objetivo planteado concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis ya que es potestad del Agente Aduanas brindarle una buena asesoría a su cliente en este caso el dueño o consignatario de la carga, cabe precisar que la Agencia Ransa toma el modelo del despacho anticipado como una herramienta de facilitación al comercio exterior.

Avalos (2017) en la tesis Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador, 2010 - 2014, propone como objetivo general la selección de reportes aduaneros que brindaran la información necesaria de los usuarios importadores y que el levante autorizado es una herramienta adecuada para facilitar los trámites aduaneros, por lo expuesto en el objetivo planteado no concordamos con los resultados alcanzados en la presente tesis debido a que el levante en 48 horas si agiliza los trámites aduaneros pero no minimiza los costos en los que se puede incurrir para realizar los trámites aduaneros ya que para poder acogerse a la presente modalidad de despacho aduanero se necesita obligatoriamente garantizar los derechos de aduana mediante una carta de garantía bancaria, dicha carta genera costos y primas lo cual aumenta el costo de Importación.

V. CONCLUSION

Para proponer un modelo de despacho anticipado que reduzca los costos logísticos en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao no existe la necesidad de modificar los procesos aduaneros vigentes para la Importación de las mercancías en la modalidad de despacho anticipado, sino que hay que mejorar los servicios logísticos que se puedan brindar al momento de recepcionar la carga proveniente del exterior por parte de las Líneas Navieras, Agentes Marítimos y Almacenes Aduaneros respectivamente, esto nos lleva a realizar un análisis completo para deducir cual ha sido exactamente el problema.

Si la autoridad aduanera nacional y la autoridad portuaria nacional trabajaran de forma conjunta para brindar un buen servicio a las personas jurídicas con negocio que deseen importar mercancías provenientes del exterior, se tendría como resultado que la modalidad de despacho anticipado podría centrarse e impulsarse con mayor frecuencia en los depósitos temporales portuarios, esto quiere decir, que las cargas sean entregadas apenas ingresen a territorio nacional pagando solo por la recepción y manipuleo de la carga en zona primaria, quedaría como segundo plano los depósitos temporales extra portuario para las mercancías que por su naturaleza o necesidad requieran ser acondicionadas, para tal fin la autoridad portuaria nacional tendría que realizar las coordinaciones con el gobierno central y solicitar a los concesionarios de los puertos a nivel Callao (DPWORLD y APM TERMINALS) que realicen ampliaciones a sus infraestructuras almacenarías, debemos de tener en cuenta que los costos logísticos son muy elevados a nivel nacional porque no hay un control adecuado a los gastos que se deben de incurrir para el retiro de las mercancías, es por ello que tenemos gastos de vistos buenos innecesarios que no deben de ser cobrados porque los Agentes Marítimos brindan un servicio a las Líneas Navieras y por ende los que deberían de pagar el servicio tendrían que ser las Líneas Navieras porque ellos son los beneficiados, pero en el Perú tiende a ser lo contrario los perjudicados son los Importadores ya que pagan tanto para la entrega de los documentos B/L y los gastos que realizan los Agentes Marítimos para realizar los trámites de recepción de la carga..

VI. RECOMENDACIÓN

Recomendamos que las Líneas Navieras asuman sus gastos operacionales dentro de la cadena logística ya que los Agentes Marítimos son los encargados de recepcionar la carga dado que tienen un encargo por parte de la Línea Naviera de ser su representante en el país de destino, el flete pagado por el vendedor o comprador de la carga debe de incluir los gastos operacionales en destino, esto llevaría a anular el visto bueno al conocimiento de embarque (documento legal que acredita la llegada de la carga) y el receptor de la carga en destino pueda apenas llegue a territorio aduanero la mercancía realizar los trámites correspondientes al retiro de la carga sin esperar que estos lleguen e ingresen a un deposito temporal extra portuario, las zonas primarias o los depósitos temporales portuarios deben de ser el operador logístico que más intervenga en la cadena.

VII. PROPUESTA

Para la presente tesis se propone:

La creación de un Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial cuyas siglas serían: (ORLAC).

Este ente estaría encargado por personal capacitado de las Áreas Operacionales de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria SUNAT, Ministerio de Transportes y Comunicaciones MTC y otros órganos del estado Peruano que involucre los trámites aduaneros y costos logísticos para que en forma conjunta realicen Supervisiones mensuales y análisis mensuales de las operaciones logísticas realizadas tanto en el ámbito aduanero como también en el ámbito de costos logísticos de recepción y transportación de las mercancías provenientes del exterior y nacionales dentro de la circunscripción aduanera, dicho ente se encargaría de controlar la implementación de reformas logísticas para la mejora de los procesos integrales de operaciones varias que se podrían generar al momento de realizar los trámites aduaneros y costos logísticos; constituyendo entidades prestadoras de servicio, en forma técnica, imparcial y transparente de la operaciones portuarias y aduaneras a nivel nacional.

La necesidad imperiosa de reducir, mejorar y regular los costos logísticos y los procesos aduaneros de Retiro de carga, Devolución de Contenedor al Depósito Temporal Extra Portuario, pagos de vistos buenos a las Agencias Marítimas y Líneas Navieras género que se planteara la implementación de este Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial, con el fin de unificar dos o más instituciones que no trabajan de forma conjunta y generan duplicidad de normas que dificultan el buen desempeño de los tramites al Importador y Exportador según sea el caso.

¿QUIENES SOMOS?

Somos ORLAC, el Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial creado el 24 de octubre de 2018. Organismo público, descentralizado, con autonomía administrativa, funcional, técnica, económica y financiera la cual se encarga de supervisar, regular, normar, fiscalizar, sancionar, solucionar controversias y atender propuestas, respecto de actividades aduaneras y portuarias en referencia a las operaciones logísticas de Importación y Exportación de cargas provenientes del exterior y/o de territorio nacional.

OBJETIVO

El objetivo principal del Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial es el de mejorar de forma gradual, rápida, eficaz todos los trámites y costos que puedan necesitar las cargas procedentes del exterior para su uso o consumo en el país, trabajando de forma conjunta con los entes involucrados en el proceso operativo y administrativo.

MISION

La misión del Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial es de regular y supervisar todas las operaciones aduaneras y logísticas realizadas a nivel nacional, garantizando su funcionamiento eficiente en beneficio de los usuarios, Estado y entidades prestadoras, en forma técnica, imparcial y transparente.

VALORES

➤ Excelencia:

Orientar la gestión al logro de los objetivos en la oportunidad requerida y al menor costo para la institución y sociedad en su conjunto, aplicando criterios técnicos y la creatividad en la mejora continua de los procesos.

➤ Imparcialidad:

Tomar las decisiones en beneficio de la sociedad en su conjunto, respetando los intereses de cada una de las partes.

➤ Compromiso:

Actuar identificados con el organismo, sus principios, funciones y objetivos de manera proactiva.

➤ Ética:

Actuar respetando los principios y las opiniones o iniciativas tanto internas como externas. Actuar con honestidad, en tanto sus funciones exigen un proceso de toma de decisiones justo, objetivo, ponderado y socialmente responsable.

FUNCIONES

Este Organismo regulador cumpliría las siguientes funciones:

a) Función Reguladora

El ORLAC regularía, fijaría, revisaría o desregularía, las tarifas de los servicios y actividades derivadas a la cadena logística aduanera y portuaria de todas las mercancías nacionales y nacionalizadas, en virtud de un plano legal o contractual internacional y nacional; asimismo, establecería las reglas para la aplicación de los reajustes de tarifas y el establecimiento de los sistemas tarifarios que incluyan los principios y reglas para su aplicación y disposiciones que sean necesarias para tal efecto.

b) Función Supervisora

El ORLAC supervisaría el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los usuarios.

c) Funciones de Solución de Controversias y de Atención de Reclamos

El ORLAC estaría facultado para resolver en la vía administrativa las controversias y reclamos que, dentro del ámbito de su competencia, surjan entre Entidades Prestadoras y entre éstas y los usuarios. Quedarían excluidas de las funciones de solución de controversias y reclamos, aquellas que son de competencia de la SUNAT y el MTC. Las funciones de solución de controversias y de atención de reclamos comprenderían la conciliación de intereses. De llegarse a una conciliación y de ser ésta aprobada por el ORLAC, se daría por terminada la controversia correspondiente.

PLANES INSTITUCIONALES

Los planes institucionales del Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial son los de acoger los principios, propósitos y compromisos que debe de adquirir toda organización para impulsar las propuestas de mejora que se puedan plantear y soluciones rápidas a los problemas que se suscitan operacionalmente en los procesos aduaneros y logísticos.

ORGANIZACIÓN

Nuestra Organización estaría basada de la siguiente manera:

- Reglamento General de ORLAC (OR-RG-001 versión 1).
- Reglamento de Organización y Funciones de ORLAC (OR-RG-002 versión 1).
- Manual de Organización y Funciones ORLAC (OR-MOF-001 versión 1).

- Manual de Descripción de Puestos ORLAC (OR-MDP-001 versión 1).

APLICACION DE LA PROPUESTA

Para poder afirmar que nuestra propuesta es la correcta para la mejora de los procesos operativos aduaneros y logísticos, debemos primero tomar un ejemplo de lo que sucede en la actualidad como respecto a lo diseñado en la presente tesis, para ello explicaremos un caso reciente dado el 10 de diciembre del 2018 el cual procedemos a detallar:

El 10 de diciembre del 2018 en el diario oficial El Peruano, El Estado Peruano promulgo el Decreto Supremo No. 019-2018-MTC el cual modifica EL Reglamento Nacional de Vehículos, El Texto Único ordenado del Reglamento Nacional de Transito, tomamos como referencia dicho decreto porque dentro de las modificaciones realizadas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones podemos enfocarnos en dos puntos muy importante:

- La modificación del año de fabricación para los vehículos nuevos importados para su uso en el país.

Cuarta disposición complementaria Referencia al año de fabricación

Toda referencia al año de fabricación, contenida en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, Reglamento de Placa Única Nacional de Rodaje, Régimen de autorización y funcionamiento de las entidades certificadoras de conversiones y Talleres de conversión a GNV y GLP, Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular y demás normativa nacional, es entendida como al año modelo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 7 y la definición establecida en el numeral 69) del “Anexo II: Definiciones” del Reglamento Nacional de Vehículos.

- Determinación del año de modelo del vehículo, para los fines aduaneros correspondientes.

ANEXO II: Definiciones, Numeral 66: Vehículos nuevos, literal 1 y 2

El año modelo corresponda al año de numeración de la DAM o, al año entrante o, como máximo, esté dentro de los dos (2) años anteriores al año de numeración de la DAM.

No haya tenido uso y que el recorrido registrado en su odómetro no sea mayor de ciento cincuenta kilómetros. Excepcionalmente, cuando el odómetro consigne un recorrido mayor a los ciento cincuenta (150) kilómetros, por haberse trasladado por sus propios medios, total o parcialmente, desde su punto de fabricación y/o ensamblaje, hasta el punto de embarque, de salida del país o de la aduana nacional de despacho, este recorrido adicional se debe acreditar mediante una constancia emitida por el fabricante y/o ensamblador, la cual debe guardar relación con los documentos de embarque (conocimiento de embarque, carta porte u otro), de acuerdo a la modalidad de transporte que se utilice. Cuando los puntos de fabricación y ensamblaje tengan distintas ubicaciones, se suma el recorrido total.

Por lo antes expuesto se supondría que la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria debería de haber cambiado de forma conjunta su CIRCULAR N° 01 - 2004/SUNAT/A la cual establece las descripciones mínimas de la Declaración Aduanera de Mercancías en la importación de vehículos nuevos y usados, para que en este caso no se coloque o quite el año de fabricación y se tenga más detallado el año de modelo de los vehículos que circularan en el parque automotriz, pero esto no fue así por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones nunca tuvo coordinación con la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria para que realicen los cambios correspondientes.

AGENCIA DE ADUANAS S.A.C.										DECLARACION ADUANERA DE MERCANCIAS (A)										FOLIO No:	
ADUANA: MARAFINA CALLAO					CODIGO: 118		REF: 488413					2. REGISTRO DE ADUANA									
Nº ORDEN: 2018/014308					Destinación: 10		Modalidad: 0-0		Tipo Despacho:		Nº Orden de Embarque:					Nº Declaración: 118-2018-19-493817-01-1-00					
1. IDENTIFICACION					1.1 Importador / Exportador: 00-KIA IMPORT PERU S.A.C.					3.2 Nº Manifiesto: 118-2018-1043					3.3 Via Transporte: MARITIMA		1.4 Cod. Ubl. Ges: 130131				
1.2 Cód. y Doc. de Identificación: 4 20472468147					1.3 Dirección de Importador/Exportador: AV. RICARDO RIVERA NAVARRETE NRO. 495 INT. 601 URB. JARDIN (TORRE NAVA					3.6 Unidad Transporte (Tránsito, Reembarque):					3.7 Aduana Destino/Salida:		Fecha Numeración: 11/12/2018				
3.1 Empresa Transporte: AGENCIAS UNIVERSALES PERU S.A.					3.5 Empresa Transporte (Tránsito, Reembarque):					3.8 Depósito Aduanero Autorizado:					3.9 Plazo Solicitado:						
3.4 Fecha Término Desc/Embar: 04/05/2018					4.1 Terminal de Almacenamiento: SERVICIOS LOGISTICOS AUTOMOTRICES S					4.2 Depósito Aduanero Autorizado:					4.3 Plazo Solicitado:						
5.1 Entidad Financiera: BANCO DE CREDITO DEL PERU					5.2 Modalidad: Pago Diferido					5.3 Valor Aduana / Valor Neto Entrega: 15 871.154											
6.1 FOB / Valor Cláusula venta: 14 784.000					6.2 Flete / Comisión Exterior: 876.000					6.3 Seguro/Otros Gastos Deducibles: 11.154					6.4 Total Ajustes: 15 871.154						
7.1 Nº Serie / Total: 0001/0001					7.2 Items Ejemplar "B": 0001					7.3 Número Declaración Precedente: 118-2018-70-002317					7.4 Número Certificado Reposición: 369						
7.6 Puerto de Embarque: KWANGYANG					7.7 Fecha de Emb: 31/03/2018					7.8 Doc. Transp. Detalle: HDGLRPE0241215					7.9 Nº Certificado Origen: S/N						
7.12 Cantidad Bultos: 1,000					7.13 Clase: VEI					7.14 Peso Neto Kilos: 1 435,000					7.15 Peso Bruto Kilos: 1 435,000						
7.16 Cantidad Unidad Física: 1,000					7.17 Cant. Unidad Equiv/Prod.: U					7.18 Item CIP: 806					7.19 Subpartida Nacional: 8703.23.90.20						
7.20 Tipo: 9					7.21 Subpartida NALADISANABANDINA: D.V.					7.22 TM: 806					7.23 TPI: 806						
7.24 TPN: 806					7.25 Cod. Lib.: 3					7.26 País Origen: UR					7.27 País Adq./Dest.: UR						
7.28 Req. Aplic.: 1					7.29 FOB Moneda Transacción: 14 784.000					7.30 FOB US \$: 14 784,000					7.31 Flete US \$: 876,000						
7.32 Seguro US \$: 11,154					7.33 Ajuste Valor US \$: 15 871,154					7.34 Valor Aduana US \$: 15 871,154											
7.35 Descripción: 1. NI MARCA: KIA, MODELO: SPORTAGE VE+2.0 AT LX 4x2 ONE AWG FAB:2018, AÑO MOD:2019										2. CH:KNAPMRIA8Y748B413, VI:KNAPMRIA8Y748B413, MO:GANA3H706752, CP:1999, NC:4, CO:GASIN ING, SH:1											
3. CA:SIUV, PN:113, 0086200, AS:5, PA:4, FR:412, TT:AUT, CI:MARRON CORRE										4. PE:2020, PN:1452, CU:56B, LA:4480, AN:1855, AL:1645, NR:4, AR:1777, NI:225/60R17, N2:225/60R17, RE:2670											
5. TE:CHI, AC:ACD, BSA, CRT, DAS, EEL, LET, PEL, ARA																					
7.36 Nº Factura Comercial: 1										Fecha: 11/12/2018											

De acuerdo a lo indicado podemos precisar que existen los siguientes problemas aduaneros dentro de la cadena logística.

- La numeración errada de las declaraciones aduaneras de mercancías que a posteriores se deberá de presentar la rectificación ante la SUNAT y posterior pagar la multa respectiva.
- La demora en el registro de placa del vehículo ante la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.
- Gastos operativos innecesarios.
- Perdida de las ventas.

¿Cómo se podría evitar lo sucedido?

Como primer mecanismo de supervisión toda propuesta planteada por cualquier ministerio o entidad a fin del estado que involucre los trámites aduaneros y costos logísticos, deberá de ser revisada por el Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial el cual deberá de dar su pronunciamiento a las partes involucradas para mejorar las propuestas planteadas viendo el beneficio de todas las partes.

Dicho esto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones antes de elevar su propuesta de modificación del Reglamento Nacional de Vehículos, El Texto Único ordenado del Reglamento Nacional de Transito al ejecutivo para su aprobación, preparación y promulgación, deberá de presentar todo los actuados al ORLAC para su revisión y análisis técnico por parte de los equipos de los entes involucrados en este caso (SUNAT y MTC), más los especialista de aduanas y logística que laboran en la Organismo Regulador de la Logística Aduanera y Comercial y formar mesas de trabajo para llegar a las mejores conclusiones.

Terminadas dichas mesas de trabajo la ORLAC recomendaría lo siguiente:

- Modificar: El DECRETO SUPREMO N° 058-2003-MTC que Aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos y la CIRCULAR N° 01 -2004/SUNAT/A la cual establece las descripciones mínimas de la Declaración Aduanera de Mercancías en la importación de vehículos nuevos y usados, para que en un solo día puedan promulgarse las modificaciones planteadas para ambos entes del Estado Peruano.

VIII. REFERENCIAS

Aguirre, J. Chávez, F. Paredes, M. Serrepe, I. (2016) Análisis del Acuerdo de Nivel de Servicio en los Procesos de Importación bajo la modalidad de Despacho Anticipado: Caso Ransa Comercial S.A. (para optar el grado de licenciatura en Negocios Internacionales, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas). Recupera de: <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/614038/Chavez%20CF.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Apm Inland Service. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de:

<http://www.alconsa.com.pe/tarifas.aspx>

Apm Terminals Callao. (Vigente a partir del 02 de mayo de 2018). Tarifario V 6.5 para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de: [http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V%206.5%20\(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2002-05-2018\).pdf](http://www.apmterminalscallao.com.pe/images/reglamentos/TARIFARIO%20V%206.5%20(VIGENTE%20A%20PARTIR%20DEL%2002-05-2018).pdf)

Arguedas, M. (2017) La figura del agente de aduanas en el ordenamiento jurídico costarricense, sus actuaciones, responsabilidades actuales y retos futuros, (para optar el grado de Licenciado en Derecho, Universidad de Costa Rica). Recuperado de: <http://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2017/06/La-figura-del-agente-de-aduanas-en-el-ordenamiento-juridico-costarricense.pdf>

Asociación Peruana de Agencias Navieras. (2005). Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios del Puerto del Callao. Recuperado de: <http://www.apam-peru.com/documentacion/BIBLIOTECA/costosysobrecostos.pdf>

Avalos, L. (2017) Estudio del mecanismo de despacho Levante en 48 horas en Aduanas de Perú y su impacto en el sector importador, 2010 - 2014. (Para optar el grado de Grado Académico de Magíster en Ingeniería Industrial, Universidad Nacional Mayor de San Marcos). Recupera de: http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/6597/Avalos_il.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Baique, H. (2016) Liderazgo directivo de instituciones educativas secundarias de Chiclayo y el desempeño docente. (Para optar el grado de Doctor en educación, Universidad Cesar Vallejo). Recuperado de: http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/2223/baique_ch.pdf?sequence=1

Boletín Despacho anticipado – 2017. (2017). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Recuperado de:

https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LXII_dcho_aduanero_2017.pdf

Espino, C. (2017) Exportación de aceituna botija en conserva al mercado alemán en el periodo 2011 – 2016. (Para optar el grado de licenciada en Negocios Internacionales, Universidad Cesar Vallejo). Recuperado de:

[http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/12939/Espino%20 TCG.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/12939/Espino%20TCG.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Decreto Legislativo 1053 y sus modificaciones. (27 de junio de 2008). Ley General de Aduanas. *Darío Oficial El Peruano*.

Decreto Supremo No. 010-2009-EF y sus modificaciones. (16 de enero de 2009).

Reglamento de la Ley General de Aduanas. *Darío Oficial El Peruano*.

Dp World. (2017). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías

Recuperado de:

<https://www.dpworldcallao.com.pe/uploads/tarifario/tarifarios-2017-compressed.pdf>

Escuela de Organización Industrial (2012) Logística Internacional Recuperado de:

http://api.eoi.es/api_v1_dev.php/fedora/asset/eoi:75375/componente75373.pdf

Estudio de los Costos y Sobrecostos Portuarios del Puerto del Callao. (Enero 2005).

APAM- PERU. Recuperado de <http://www.apam-peru.com/documentacion/BIBLIOTECA/costosysobrecostos.pdf>

Falla, K. (2017) Despacho Anticipado y Costos Logísticos de las empresas Importadoras en la Aduana Marítima del Callao. (Para optar el grado de Negocios Internacionales, Universidad Cesar Vallejo). Recuperado de:

[http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/1987/Torre PRJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/1987/Torre_PRJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Galicia, C. (2013) La importancia del despacho aduanero en el comercio exterior de México. (Para optar el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, Universidad Autónoma del estado de México) Recuperado de:

<http://132.248.9.195/ptd2013/diciembre/0706959/0706959.pdf>

García, Iris (2017) Control aduanero y régimen sancionador en las exportaciones de El Perú. (Tesis doctoral, Universidad de Granada). Recupera de: <https://hera.ugr.es/tesisugr/26759020.pdf>

Inversiones. Marítimas Universales Perú S.A. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de: http://www.imupesa.com.pe/index.php?option=com_content&task=view&id=118&Itemid=158

Logística Integral Callao S.A. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías. Recuperado de: <http://www.licsa.com.pe/web/msc/tarifarios>

Magoyarse, J. (2013). Modalidades de despacho. <http://magoyarse.blogspot.pe/>

Ministerio de Economía y finanzas. (2018). Despacho anticipado 2017. Recuperado de: https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/LXII_dcho_aduanero_2017.pdf

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (Abril, 2017). Análisis de los costos logísticos y portuarios. Recuperado de: https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (Abril, 2016)...Análisis Integral de Logística en Perú Recuperado de: https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Analisis_Integral_Logistica_Peru.pdf

Neptunia. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de: http://www.neptunia.com.pe/HTML_Libre/TARIFARIO_WEB_CAL.HTM

Portal, C. (2016) COSTOS LOGISTICOS. Recuperado de: http://www.fca-ude.edu.uy/upload/Materiales/1_costos-logisticos-en-la-empresa-0004-0025.pdf

Ramírez, F. Brian, F. Coronel, T. Ormecinda, F. (2016) La eficiencia en la gestión de las agencias de aduana y su influencia en los costos logísticos de las empresas

agroindustriales en el Perú año 2016. (Para optar el grado de bachiller en Negocios Internacionales, Universidad Tecnológica del Perú). Recuperado de: http://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/UTP/1064/1/Fabricio%20Frias_Flor%20Tellos_Trabajo%20de%20Investigacion_Bachillerato_2016.pdf

Ransa. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías. Recuperado de:

<http://www.ransa.net>

RIN N° 11-2014-SUNAT/5C0000. (27 de setiembre de 2014). Procedimiento de despacho anticipado DESPA-PG.01 (VERSION 07). *Darío Oficial El Peruano*.

Trabajos Marítimos S.A. (2018). Tarifario para poder detallar los costos de retiro de mercancías Recuperado de:

[http://www1.tramarsa.com.pe/static/2016-01/2016-01-04175649_08460dce-f744-4338-930a-e632ab2bca4d\\$\\$4d02442d-8b0c-4596-bd52-912036fec303\\$\\$74fe6d30-fc5c-4ea5-8143-424aa4e72039\\$\\$Archivo\\$\\$pt\\$\\$1.pdf](http://www1.tramarsa.com.pe/static/2016-01/2016-01-04175649_08460dce-f744-4338-930a-e632ab2bca4d$$4d02442d-8b0c-4596-bd52-912036fec303$$74fe6d30-fc5c-4ea5-8143-424aa4e72039$$Archivo$$pt$$1.pdf)

Valeriano, G. (2014) Optimización del procedimiento de Importación y operacional de hilo crudo para textil Meka s.a. de C.V. (Para optar el grado de Licenciado en contaduría, Universidad Autónoma del estado de México). Recuperado de: <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/30722/merged.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

IX. ANEXOS

Tabla 04

Rangos de Tiempos Agregados por Tipo de Despacho

DESPACHO ANTICIPADO			
	Escenario Base	Escenario Pesimista	Variación de Tiempos
		Días	(% sobre escenario base)
Preparatoria	0.17	0.53	219%
Numeración-Canal	0.93	4.54	390%
Arribo-Descarga	0.99	2.74	177%
Inspecciones	0.29	0.92	214%
Levante	0.04	0.08	100%
TOTAL	2.42	8.82	265%
DESPACHO DIFERIDO			
	Escenario Base	Escenario Pesimista	Variación de Tiempos
		Días	(% sobre escenario base)
Preparatoria	0.18	0.53	200%
Numeración-Canal	5.25	9.65	84%
Arribo-Descarga	1.45	3.27	125%
Inspecciones	0.88	2.08	138%
Levante	0.09	0.19	100%
TOTAL	7.85	15.72	100%

(MINCETUR 2017, Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios, p.38)

Tabla 05

Tiempos Promedios de Importación por Fase y Agente (días)

DESPACHO ANTICIPADO							
Responsable	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición (%)
Agente de Aduana	0.06	0.89	-			0.95	17%
Agente de Aduana/Inspector				0.31		0.31	5%
Agente de Aduana/SENASA				0.23		0.23	4%
Agente Marítimo	0.08	0.06				0.15	3%
Importador	0.21					0.21	4%
Depósito Temporal	--	--	--	--	--	--	--
Inspector		0.56				0.56	10%
Operador Portuario			0.51			0.51	9%
SUNAT		0.7	1.5	0.06	0.06	2.33	41%
Transportista			0.45		-	0.45	8%
Total	0.35	2.22	2.46	0.6	0.06	5.69	100%
Composición (%)	6%	39%	43%	11%	1%	100%	
DESPACHO DIFERIDO							
Responsable	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición (%)
Agente de Aduana		3.4		0.75		3.40	
Agente de Aduana/Inspector				0.67		0.75	
Agente de Aduana/SENASA						0.67	
Agente Marítimo	0.15					0.15	
Depósito Temporal		0.06			0.06	0.13	
Importador	0.21					0.21	
Inspector		0.75				0.75	
Operador Portuario			1.76			1.76	
SUNAT		3.85		0.06		3.91	
Transportista			0.56		0.08	0.64	
Total	0.35	8.06	2.33	1.48	0.14	12.36	100%
Composición (%)	3%	65%	19%	12%	1%	100%	

Fuente: MINCETUR, 2017, *Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios*, p.39)

Tabla 6: Demoras Promedio en Importación – Despacho Anticipado por Agente

Demora Promedio (días)	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición
Agente de Aduana	0.03		1.1			1.13	30%
01 Con la obtención del B/L original, el agente de aduana gestiona con los operadores correspondientes el Visto Bueno.							
02 Agente de Aduana revisa la documentación, prepara y transmite la DAM.	0.03					0.03	
03 El agente de aduana dentro de los plazos establecidos por el agente marítimo tramita los vistos buenos.		0.46				0.46	
08 Agente de Aduana presenta documentos de despacho a la aduana, de corresponder.		0.44				0.44	
09 Importador o su Agente de Aduana solicita la inspección a través de la VUCE u otros medios según la entidad autorizante.		0.02				0.02	
10 Agente de Aduana solicita movilización del contenedor en el puerto		0.17				0.17	
14 Agente de Aduana solicita facturación al terminal portuario para la entrega del contenedor							
08 Agente de Aduana transmite la SERF, de corresponder		0.02				0.02	
Agente de Aduana/Inspector				0.19		0.19	5%
13 Agente de Aduana se presenta para reconocimiento físico.				0.19		0.19	
Agente de Aduana/SENASA				0.10		0.10	3%
12 Agente de Aduana se presenta para la inspección				0.10		0.10	
Agente Marítimo	0.03	0.02				0.05	1%
02 El agente marítimo solicita al operador portuario la numeración del manifiesto de carga.	0.01					0.01	
02 El manifiesto de carga es transmitido a la SUNAT para el despacho de la carga, 48 horas antes del arribo de la nave	0.02					0.02	
04 Agente Marítimo transmite a SUNAT arribo de la nave		0.02				0.02	
Importador	0.13					0.13	3%
01 El importador luego de recibir los documentos necesarios para el despacho de su proveedor, los entrega a su agente de aduana (opcional el importador prepara póliza de seguro).							
01 El importador presentó a inicios del año su garantía global a SUNAT	0.13					0.13	
Inspector		0.50				0.50	13%
11 Asignación del inspector (SENASA, SUCAMEC, ETC, según corresponda)		0.50				0.50	
Operador Portuario			0.22			0.22	6%
06 Arribo de la nave y descarga de la mercancía			0.08			0.08	
07 El terminal portuario ofrece el servicio de tracción del contenedor desde el muelle hasta la zona de recojo.			0.01			0.01	
14.1 Por plataforma (mecanismo de citas)			0.01			0.01	
14.2 Por ventanilla (de acuerdo a la hora de llegada de la unidad de transporte)			0.13			0.13	
SUNAT		0.34	0.83	0.02	0.02	1.21	32%
03 Numeración de la DAM por SUNAT		0.33				0.33	
05 SUNAT asigna canal de control		0.01				0.01	
13.1 Desde la inspección hasta levante autorizado			0.83			0.83	
19 Inspección SINI, de salir seleccionado el contenedor				0.02		0.02	
20 Salida del camión del terminal portuario, pesaje de salida con contenedor lleno					0.02	0.02	
Transportista			0.29		-	0.29	7%
15 Espera de camión en ingreso al Terminal Portuario			0.14			0.14	
16 Ingresa de camión al terminal portuario, pesaje de ingreso.			0.01			0.01	
17 Carguío del contenedor			0.01			0.01	
18 Traslado del contenedor al SINI			0.13			0.13	
21 Traslado del Contenedor a local del importador o designado por éste					-	-	
Total	0.18	1.96	1.34	0.31	0.02	3.82	100%
Composición (%)	5%	51%	35%	8%	1%	100%	

Fuente: MINCETUR, 2017, *Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios*, p.41)

Tabla 7: Demoras en Importación – Despacho diferido por Agente

Demora Promedio (días)	Preparatoria	Numeración-Canal	Arribo-Descarga	Inspecciones	Levante	Total	Composición (%)
Agente de Aduana		2.42				2.42	40%
11 Agente de Aduanas solicita el volante de despacho		0.01				0.01	
12 Con la obtención del B/L original y el volante, el agente de aduana gestiona con los operadores correspondientes el Visto Bueno.		0.38				0.38	
15 Importador o su Agente de Aduana solicita la inspección a través de la VUCE u otros medios según la entidad autorizante.		0.02				0.02	
16 Agente de Aduana transmite la SERF, de corresponder		0.02				0.02	
17 Agente de Aduana solicita movilización del contenedor al depósito temporal		0.50				0.50	
20 Agente de Aduana presenta documentos de despacho a la aduana, de corresponder.		1.50				1.50	
Agente de Aduana/Inspector				0.25		0.25	4%
19 Agente de Aduana se presenta para la inspección				0.25		0.25	
Agente de Aduana/SENASA				0.33		0.33	6%
21 Agente de Aduana se presenta para reconocimiento físico.				0.33		0.33	
Agente Marítimo	0.05					0.05	1%
01 El agente marítimo solicita al operador portuario la numeración del manifiesto de carga.	0.01					0.01	
01 El manifiesto de carga es transmitido a la SUNAT para el despacho de la carga, 48 horas antes del arribo de la nave	0.02					0.02	
02 Agente Marítimo transmite a SUNAT arribo de la nave	0.02					0.02	
Deposito Temporal		0.02	-		0.02	0.04	1%
05 Deposito temporal solicita facturación para la entrega del contenedor			-			-	
09 Deposito temporal transmite Ingreso de Carga al Almacén (ICA)			-			-	
10 El Deposito Temporal genera los volantes de despacho		0.02				0.02	
22 Facturación por ventanilla en el DT					0.02	0.02	
Importador	0.13					0.13	2%
01 El importador presentó a inicios del año su garantía global a SUNAT	0.13					0.13	
Inspector		0.50				0.50	8%
18 Asignación del inspector (SENASA, SUCAMEC, ETC, según corresponda)		0.50				0.50	
Operador Portuario			0.64			0.64	11%
03 Arribo de la nave y descarga de la mercancía			0.50			0.50	
04 El terminal portuario ofrece el servicio de tracción del contenedor desde el muelle hasta la zona de recojo.			0.01			0.01	
05.1 Por plataforma (mecanismo de citas)			0.01			0.01	
05.1 Por ventanilla (de acuerdo a la hora de llegada de la unidad de transporte)			0.13			0.13	
SUNAT		1.31		0.02		1.33	22%
07 Inspección SINI, de salir seleccionado el contenedor				0.02		0.02	
13 Numeración de la DAM por SUNAT		0.25				0.25	
14 SUNAT asigna canal de control		0.02				0.02	
19.1 Inspección sin incidencia		1.04				1.04	
20.1 Desde la inspección hasta levante autorizado							
21.1 Desde la inspección hasta levante autorizado							
Transportista			0.27		0.03	0.29	5%
06 Traslado del contenedor al SINI			0.13			0.13	
08 Ingreso del camión al terminal portuario para posterior Traslado del contenedor al depósito temporal			0.1			0.1	
23 Ingreso de camión al DT, pesaje de ingreso					0.02	0.02	
24 Carguío del contenedor			0.04			0.04	
25 Salida del camión del Depósito Temporal, pesaje de salida con contenedor lleno					0.01	0.01	
Total	0.18	4.25	0.9	0.6	0.05	5.98	100%
Composición (%)	3%	71%	15%	10%	1%	100%	

Fuente: MINCETUR, 2017, Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios, p.43

TABLA 08

VISTOS BUENOS A DEPOSITAR A FAVOR DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES INTERNACIONAL incluye IGV

Nombres de las principales Empresas de Transporte Internacional	Cosmos 20" y 40"		Mediterránea 20" y 40"		Hmaburg Sud 20" y 40"		Ian Taylor 20" y 40"		KLINE 20" y 40"		Tramarsa 20" y 40"		CMA CGM 20" y 40"		Cosco 20" y 40"		Transmerdian 20"Y 40"		Greenandes 20" y 40"	
	Doc Fee																			
	\$201.78	\$338.62	\$336.30	\$336.30	\$310.34	\$310.34	\$241.90	\$267.86	\$378.19	\$378.19	\$306.80	\$306.80	\$257.33	\$257.83	\$215.72	\$215.72	\$378.78	\$378.78	\$333.70	\$333.70
Box Fee																				
Gastos Administrativos																				
TOTALES	\$201.78	\$338.62	\$336.30	\$336.30	\$310.34	\$310.34	\$241.90	\$267.86	\$378.19	\$378.19	\$306.80	\$306.80	\$257.33	\$257.83	\$215.72	\$215.72	\$378.78	\$378.78	\$333.70	\$333.70

FUENTE: Tarifarios vigentes según referencias

TABLA 09

TARIFA 0.05 DEL VALOR CIF EN DOLARES O \$80.00 COMISION MINIMA incluye IGV

COMISION	BOXPOOL	RANSA	AUSA	CAPRICORNIO	ISCO	TLI	CLI	ADUANI	LAS AMERICAS	ADUAMERICA
TOTALES	\$80.00	\$80.00	\$80.00	\$80.00	\$80.00	\$80.00	\$80.00	\$80.00	\$80.00	\$80.00

FUENTE: Tarifarios vigentes según referencias

TABLA 10: Importes a pagar para el retiro de las mercancías

	ZONA PRIMARIA (INCLUYE IGV)								ZONA SECUNDARIA (INCLUYE IGV)											
	DP WORLD 20 " y 40 "	APM TERMINALS 20 "	DP WORLD 20 " y 40 "	APM TERMINALS 20 " y 40 "	ALCONSA 20 " y 40 "	TRAMARSA 20 " y 40 "	IMUPESA 20 " y 40 "	LICSA 20 " y 40 "	NEPTUNIA 20 " y 40 "	RANSA 20 " y 40 "										
M anipuleo																				
(movilizaci																				
ón)																				
Servicio a																				
la carga del																				
TAL																				
Tracción																				
Almacenaj																				
e																				
Inspección																				
de	\$ 27.84	\$ 27.84		\$ 27.84	\$ 27.84															
precintos																				
Gastos																				
Administra																				
tivos																				
Uso de																				
muelle,	\$ 114.18	\$ 171.55	\$ 119.77	\$ 151.50	\$ 424.80	\$ 436.60	\$ 260.78	\$ 337.80	\$ 389.40	\$ 475.54	\$ 361.08	\$ 431.88	\$ 363.44	\$ 463.09	\$ 336.30	\$ 336.30	\$ 397.92	\$ 467.49	\$ 295.00	\$ 354.00
Verificació																				
n de																				
temperatur																				
TOTALES	\$ 142.02	\$ 199.39	\$ 119.77	\$ 178.77	\$ 452.64	\$ 464.44	\$ 260.78	\$ 337.80	\$ 481.44	\$ 569.94	\$ 361.08	\$ 431.88	\$ 632.63	\$ 771.36	\$ 365.80	\$ 365.80	\$ 397.92	\$ 467.49	\$ 349.28	\$ 408.28
Servicio																				
s																				
Adiciona																				
les																				
Moviliz aci																				
on para	\$ 77.88	\$ 77.88	3.50 X	3.50 X	\$ 77.88	\$ 77.88	3.50 X	3.50 X	\$ 56.83	\$ 56.83	\$ 53.10	\$ 53.10	\$ 84.07	\$ 84.07	\$ 84.07	\$ 84.07	\$ 64.99	\$ 64.99	\$ 46.02	\$ 46.02
Aforo X			TN	TN			TN	TN												
C ont																				

FUENTE: Tarifarios vigentes según referencias

TABLA 09

DEVOLUCION DE CONTENEDOR POSTERIOR A SU RETIRO incluye IGV

GATE IN	Mediterranea 20" y 40"		Maersk 20" y 40"		Hamburg Sud 20" y 40"		K LINE 20" y 40"		HAPG LOYD 20" y 40"		Seabord 20" y 40"		PIL 20" y 40"		Greenandes 20" y 40"		COSCO 20" y 40"		CMA CGM 20" y 40"	
Movilizacion para Aforo X Cont	\$218.30	\$218.30	\$214.76	\$214.76	\$228.92	\$228.92	\$118.80	\$118.80	\$215.94	\$215.94	\$147.28	\$147.28	\$263.14	\$263.14	\$207.09	\$207.09	\$215.35	\$215.35	\$220.66	\$220.66
Movilizacion para Senasa X Cont																				
Cuadrilla X Cont																				
TOTALES	\$218.30	\$218.30	\$214.76	\$214.76	\$228.92	\$228.92	\$118.80	\$118.80	\$215.94	\$215.94	\$147.28	\$147.28	\$263.14	\$263.14	\$207.09	\$207.09	\$215.35	\$215.35	\$220.66	\$220.66

FUENTE: Tarifarios vigentes según referencias

TABLA 10

MONTO A PAGAR DE FLETES POR TRANSPORTE MARITIMO HACIA EL PERU

Nombres de las principales	Mediterranea 20" y 40"		Maersk 20" y 40"		Hamburg Sud 20" y 40"		K LINE 20" y 40"		HAPG LOYD 20" y 40"		Seabord 20" y 40"		PIL 20" y 40"		Greenandes 20" y 40"		COSCO 20" y 40"		CMA CGM 20" y 40"	
EUROPA	\$1,140	\$1,300	\$1,030	\$1,420	\$1,000	\$1,290	\$1,110	\$1,470	\$1,050	\$1,390	\$1,020	\$1,530	\$990	\$1,290	\$1,300	\$1,600	\$1,160	\$1,310	\$1,070	\$1,390
ASIA	\$1,690	\$1,930	\$1,580	\$2,010	\$1,980	\$2,018	\$1,750	\$1,990	\$1,630	\$2,110	\$1,570	\$2,210	\$1,380	\$1,890	\$1,247	\$1,903	\$1,547	\$2,003	\$1,700	\$2,140
AMERICA DEL NORTE	\$1,379	\$1,598	\$1,287	\$1,649	\$1,143	\$1,632	\$1,298	\$1,610	\$1,291	\$1,499	\$1,344	\$1,710	\$1,015	\$1,498	\$1,298	\$1,630	\$1,349	\$1,760	\$1,110	\$1,487

FUENTE: Tarifarios vigentes según referencias

MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROPUESTA DE UN MODELO DE DESPACHO ANTICIPADO PARA REDUCIR LOS COSTOS LOGÍSTICOS DE LOS PROCESOS ADUANEROS DE IMPORTACION EN LA INTENDENCIA DE ADUANA MARITIMA DEL CALLAO.

Objeto del estudio	Problemas de Investigacion	Objetivos de la Investigacion	Hipotesis	Variable	Dimensiones	Indicadores	Metodo
Procesos operativos de Importacion y de la Intendencia de Aduana Maritima del Callao	¿Cómo diseñar un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, callao 2018?	Diseñar un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importacion en la Intendencia de Aduana Maritima del Callao, callao 2018.	El diseño de un modelo de despacho anticipado para reducir costos logísticos en el proceso de importacion en la Intendencia de Aduana Maritima del Callao, callao 2018.	Despacho Anticipado	Procesos para la Numeracion de la DAM	Modalidades de despacho anticipado	Dicotomico: según anexo
						Numeracion de la Declaracion	
					Procesos para el Retiro de la mercancia	Canales de Control	
				Leavnte en 48 horas			
				Almacenes aduaneros			
				Retiro de la Mercancia			
				Costos Operacionales	Agencias Maritimas		
Logisticos	Agencias de Aduanas		Tarifario				
	Costos de transportacion	Lineas Navieras					

Anexo 2

Consentimiento de la institución

Anexo 3: Matriz de datos

DESPACHO ANTICIPADO

ENC	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	E17	E18	E19	E20	E21	E22	E23	E24	E25	E26	E27	E28	E29	E30	E31	E32	E33	E34	
P1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
P2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	
P3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
P4	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	1	2	1
P5	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
P6	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	
P7	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	1
P8	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P9	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0
P10	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	1
P11	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
P12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P13	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0
P14	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0
P15	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
P16	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	1
P17	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
P18	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0
P19	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	0
P20	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	2	2	0	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	2	2	2	2	1	2	1

Anexo 4

CUESTIONARIO PARA MEDIR EL DESPACHO ANTICIPADO

La presente encuesta, busca recolectar información relacionada con el siguiente tema: “Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la intendencia de aduana marítima del callao, en el año 2018.” sobre este particular se le solicita que en las preguntas que a continuación se presentan elija la alternativa que considere correcta, marcando con un aspa (X). Este cuestionario de preguntas permitirá, tener una información de gran interés para nuestro proyecto de investigación, de antemano agradecemos su tiempo y colaboración.

SI	NO	NI SI NIO NO
0	1	2

IT	Modalidades de Despacho Anticipado	Respuestas					
1	¿El proceso de despacho anticipado agiliza los trámites aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
2	¿El proceso de despacho anticipado genera menores costos a los trámites aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
3	¿Cree usted que la modalidad de despacho anticipado es una herramienta facilitadora del comercio exterior?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
4	¿Podría existir mejoras en los procesos de despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
	Numeracion de la Declaracion						
5	¿Cree usted que la declaración aduanera se debe de seguir numerando antes de la llegada de las mercancías a territorio nacional?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
6	¿Existen los mecanismos suficientes para la validación de la información al instante?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
7	¿Podría existir mejoras al momento de numerar la declaración aduanera?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
	Canales de Control						
8	¿Los canales de control son necesarios para el despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
9	¿Los canales de control facilitan que los tiempos sean más cortos en los procesos aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
10	¿Podría existir mejoras al momento de la asignación del canal de control?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
	Levante en cuarenta y ocho horas						
11	¿El levante en 48 horas agilizaría los procesos aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
12	¿El levante en 48 horas facilitaría los procesos aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
13	¿Podría existir mejoras en el levante en 48 horas?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
	Almacenes Aduaneros						
14	¿Los almacenes aduaneros tienen la infraestructura adecuada para recepcionar el 100% de carga destinada en la modalidad de despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
15	¿Cree usted que los depósitos temporales extra portuarios cobran demasiado por el servicio que brindar al recepcionar y entregar la mercancía?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
16	¿Podría existir una mejora para los Almacenes Aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
	Retiro de Mercancías						
17	¿Cree usted que los costos por el concepto de retiro de mercancías son elevados?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
18	¿Los tiempos de retiro de mercancías son los adecuados para el despacho anticipado?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
19	¿Cree usted que en el despacho anticipado influiría para que el retiro de mercancías sea más rápido en los almacenes aduaneros?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>
20	¿Podría existir una mejora para el retiro de mercancías?	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	NS/NO	<input type="checkbox"/>

Formato de Validación

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE OBTENCIÓN DE DATOS

Título de la investigación: Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el año 2018							
Apellidos y nombres del investigador: Erick Martin Sanchez Marres							
Apellidos y nombres del experto: Dr. Manuel Alberto Mori Paredes							
ASPECTO POR EVALUAR					OPINIÓN DEL EXPERTO		
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM / PREGUNTA	ESCALA	SI CUMPLE	NO CUMPLE	OBSERVACIONES / SUGERENCIAS
Despacho Anticipado	Procesos para la Numeración de la DAM	Modalidades de despacho anticipado	1 / 1,2,3,4	0-SI; 1-NO; 2-NI SI NI NO			
		Numeración de la Declaración	2 / 5,6,7				
		Canales de Control	3 / 8,9,10				
		Levante en 48 horas	4 / 11,12,13				
	Procesos para el Retiro de la mercancía	Almacenes aduaneros	5 / 14,15,16				
		Retiro de la Mercancía	6 / 17,18,19,20				
Costos Logísticos	Costos Operacionales	Agencias Marítimas	S/N	De razon: Tarifario			
		Agencias de Aduanas	S/N				
	Costos de transportación	Lineas Navieras	S/N				
Firma del experto			Fecha ____ / ____ / ____				


Nota: Las DIMENSIONES e INDICADORES, solo si proceden, en dependencia de la naturaleza de la investigación y de las variables.

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE OBTENCIÓN DE DATOS

Título de la investigación: Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el año 2018							
Apellidos y nombres del investigador: Erick Martin Sanchez Marres							
Apellidos y nombres del experto: Mgtr. Luis Alberto Calderón Coello							
ASPECTO POR EVALUAR					OPINIÓN DEL EXPERTO		
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM / PREGUNTA	ESCALA	SI CUMPLE	NO CUMPLE	OBSERVACIONES / SUGERENCIAS
Despacho Anticipado	Procesos para la Numeración de la DAM	Modalidades de despacho anticipado	1 / 1,2,3,4	0:SI; 1:NO; 2:NI SI NI NO			
		Numeración de la Declaración	2 / 5,6,7				
		Canales de Control	3 / 8,9,10				
		Levante en 48 horas	4 / 11,12,13				
	Procesos para el Retiro de la mercancía	Almacenes aduaneros	5 / 14,15,16				
		Retiro de la Mercancía	6 / 17,18,19,20				
Costos Logísticos	Costos Operacionales	Agencias Marítimas	S/N	De razon: Tarifario			
		Agencias de Aduanas	S/N				
	Costos de transportación	Lineas Navieras	S/N				
Firma del experto			Fecha __/__/__				

Nota: Las DIMENSIONES e INDICADORES, solo si proceden, en dependencia de la naturaleza de la investigación y de las variables.

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO DE OBTENCIÓN DE DATOS

Título de la investigación: Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el año 2018							
Apellidos y nombres del investigador: Erick Martin Sanchez Marres							
Apellidos y nombres del experto: Mgtr. Jose Ignacio Andrades Sosa							
ASPECTO POR EVALUAR					OPINIÓN DEL EXPERTO		
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM /PREGUNTA	ESCALA	SI CUMPLE	NO CUMPLE	OBSERACIONES / SUGERENCIAS
Despacho Anticipado	Procesos para la Numeración de la DAM	Modalidades de despacho anticipado	1 / 1,2,3,4	0:SI; 1:NO; 2:NI SI NI NO			
		Numeración de la Declaración	2 / 5,6,7				
		Canales de Control	3 / 8,9,10				
		Levante en 48 horas	4 / 11,12,13				
	Procesos para el Retiro de la mercancía	Almacenes aduaneros	5 / 14,15,16				
		Retiro de la Mercancía	6 / 17,18,19,20				
Costos Logísticos	Costos Operacionales	Agencias Marítimas	S/N	De razon: Tarifario			
		Agencias de Aduanas	S/N				
	Costos de transportación	Lineas Navieras	S/N				
Firma del experto				Fecha __ / __ / __			

Nota: Las DIMENSIONES e INDICADORES, solo si proceden, en dependencia de la naturaleza de la investigación y de las variables.

Anexo 6

Print de resultados

```
RELIABILITY
/VARIABLES
/SCALE('ALL VARIABLES') ALL
/MODEL=ALPHA
/STATISTICS=DESCRIPTIVE SCALE CORR.
```

Fiabilidad

Notas	
Salida creada	20-SEP-2018 22:17:00
Comentarios	
Entrada	Datos
	E:\UNIVERSIDAD\TESIS 2018 UCV\ENCUESTA PARA TESIS COMPLETA 2018.sav
	Conjunto_de_datos1
	Filtro
	<ninguno>
	Ponderación
	<ninguno>
	Segmentar archivo
	<ninguno>
	N de filas en el archivo de datos de trabajo
	34
	Entrada de matriz
Manejo de valor perdido	Definición de ausencia
	Los valores perdidos definidos por el usuario se tratan como perdidos.
	Casos utilizados
	Las estadísticas se basan en todos los casos con datos válidos para todas las variables en el procedimiento.

Escala: ALL VARIABLES

Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Casos Válido	34	100.0
Excluido ^a	0	0.0
Total	34	100.0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Matriz de componente ^a					
	Componente				
	1	2	3	4	5
¿Los procesos de despacho anticipado agilizan los trámites aduaneros?	.779	-.107	-.591	.175	.049
¿Los procesos de despacho anticipado generan menores costos trámites aduaneros?	.744	-.349	.539	-.185	.020
¿Cree usted que la modalidad de despacho anticipado es una herramienta facilitadora del comercio exterior?	.779	-.107	-.591	.175	.049
¿Podría existir mejoras en los procesos de despacho anticipado?	.336	.927	.057	-.130	.029
¿Cree usted que la declaración aduanera se debe de seguir numerando antes de la llegada de las mercancías a territorio nacional?	.779	-.107	-.591	.175	.049

Correlaciones

El presente análisis correlacional permite explicar los resultados de la asociación de dependencia de las variables que están inmersas o contenidas en los indicadores vinculados a los ítems o preguntas. Se infiere a un nivel altamente significativo alfa 1% la aceptación de la asociación de los componentes del modelo propuesto en la presente investigación.

Correlaciones paramétricas

Salida creada	27-SEP-2018 17:47:58	
Comentarios		
Entrada	Datos	F:\UNIVERSIDAD\TESIS 2018 UCV\ENCUESTA PARA TESIS COMPLETA 2018.sav
	Conjunto de datos activo	Conjunto_de_datos2
	Filtro	<ninguno>
	Ponderación	<ninguno>
	Segmentar archivo	<ninguno>
	N de filas en el archivo de datos de trabajo	34
Manejo de valor perdido	Definición de ausencia	Los valores perdidos definidos por el usuario se tratan como perdidos.
	Casos utilizados	Las estadísticas para cada par de variables se basan en todos los casos con datos válidos para dicho par.

Cronograma

ACTIVIDADES	CRONOGRAMA DE JUNIO A DICIEMBRE 2018						
	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC
	1	2	3	4	5	6	7
1.Reunión de Coordinación							
2. Presentación del Esquema de proyecto de investigación							
3. Asignación de los temas de investigación							
4. Pautas para la búsqueda de información							
5. Planteamiento del problema y fundamentación teórica							
6. Justificación, hipótesis y objetivos de la investigación							
7. Diseño, tipo y nivel de investigación							
8. Variables, operacionalización							
9. Presenta el diseño Metodológico							
10. JORNADA DE INVESTIGACIÓN N.º 1. Presentación del primer avance							
11. Población y muestra							
12. Técnicas e instrumentos de obtención de datos, métodos de análisis y aspectos administrativos.							
13. Presenta el Proyecto de investigación para su revisión y aprobación							
14. Presenta el Proyecto de investigación con observaciones levantadas							
15. JORNADA DE INVESTIGACIÓN N.º 2: sustentación del Proyecto de							

Anexo 08

Descripción del presupuesto.

DESCRIPCION	CANTIDAD	S/ COSTO UNITARIO	S/ COSTO TOTAL
Materiales y útiles			
Repuestos y accesorios			
Laptop HP	1 unidad	2,600.00	2,600.00
Papelería en general, útiles y materiales de oficina			
paquetes de papel bond A4	12 paquetes	8.00	96.00
corrector	2 unidades	3.00	6.00
resaltador	7 unidades	2.00	14.00
lapiceros	4 unidades	2.00	8.00
Servicio internet	7 meses	89.00	623.00
Servicios de impresiones, encuadernación y empastado			
Impresión	700 hojas	0.05	35.00
Anillado	9	3.50	31.50
Empastado	3	30.00	90.00
TOTAL			s/.3,503.50

Yo, **Manuel Alberto Morí Paredes**, docente de la Facultad de Ciencias Empresariales y Escuela Profesional de **Negocios Internacionales** de la Universidad César Vallejo Sede Callao, revisor de la tesis titulada:

"PROPUESTA DE UN MODELO DE DESPACHO ANTICIPADO PARA REDUCIR LOS COSTOS LOGÍSTICOS DE LOS PROCESOS ADUANEROS DE IMPORTACION EN LA INTENDENCIA DE ADUANA MARÍTIMA DEL CALLAO, EN EL AÑO 2018.", del (de la) estudiante **Sanchez Marres Erick Martin**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **28 %** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Callao, 13 de diciembre de 2018



 Dr. Manuel Alberto Morí Paredes
 DNI: 07856089

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------

	AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL UCV	Código : F08-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
---	--	---

Yo Erick Martín Sánchez Marres , identificado con DNI N° 42160466, egresado de la Escuela Profesional de Negocios Internacionales de la Universidad César Vallejo, autorizo (x) , No autorizo () la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el año 2018."; en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33



FIRMA

DNI: 42160466

FECHA: 10 de Febrero del 2019

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

Facultad de Ciencias Empresariales

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

Erick Martín Sánchez Marres

INFORME TITULADO:

"Propuesta de un modelo de despacho anticipado para reducir los costos logísticos de los procesos aduaneros de Importación en la Intendencia de Aduana Marítima del Callao, en el año 2018."

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

Licenciado en Negocios Internacionales

SUSTENTADO EN FECHA: 18/12/2018

NOTA O MENCIÓN: 20

MG. RAFAEL ARTURO LÓPEZ LANDAURÓ

